



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 111] नई दिल्ली, सोमवार, मई 23, 2011/ज्येष्ठ 2, 1933
No. 111] NEW DELHI, MONDAY, MAY 23, 2011/JYAISTHA 2, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 13 मई, 2011

सं. टीएएमपी/62/2009-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त उसके दरमान के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/62/2009-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2011 के 25वें दिन पारित)

यह मामला पारादीप पत्तन न्यास से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) का दरमान (एसओआर) पिछली बार वर्ष 2007 में आदेश सं. टीएमपी/60/2005—पीपीटी दिनांक 12 अक्टूबर 2007 द्वारा 31 मार्च 2010 तक वैधता के साथ संशोधित किया गया था। तत्पश्चात् दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से संबंधित शर्तें अप्रैल 2008 में पीपीटी के दरमान में पुनः शामिल किए गए थे और रेलवे प्रभारों से संबंधित पीपीटी के तत्समय दरमान में अध्याय V को मार्च 2009 में पीपीटी के अनुरोध पर अधिसूचना से अलग किया गया था और उर्वरक बर्थ सं. 2 के लिए 1 अप्रैल 2008 से मार्च 2015 तक इफको पर प्रभारित किए जाने वाले बर्थ किराया प्रभारों को संशोधित और जुलाई 2009 में अनुमोदित किया गया था। पीपीटी में मौजूदा दरमान की वैधता इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/60/2005—पीपीटी दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित किया गया था।

2.1. पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 दिसम्बर 2009 द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु नीचे दिए गए हैं:

(i) 2007-08 से 2009-10 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित और 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित यातायात नीचे दिया गया है:

वर्ष	यातायात (भीट. में)
2007-08 (वास्तविक)	42.44
2008-09 (वास्तविक)	46.41
2009-10 (बजटित)	53.60
2010-11 (अनुमानि)	56.74
2011-12 (अनुमानि)	59.30
2012-13 (अनुमानि)	62.30

(ii) 2010-11 से 2012-13 के दौरान सकल प्रखंड में क्रमशः रु 423 करोड़, रु 238 करोड़ और रु 40 40 करोड़ के परिवर्धनों का प्रस्ताव किया है।

2.2. पीपीटी द्वारा प्रेषित समेकित आय और लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति नीचे सारबद्ध की गई है:

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मिलियन टनों में)	56.74	59.30	62.30
2.	परिचालन आय	76021.48	79723.09	83197.08
3.	नियोजित पूँजी	149622.84	166465.61	163214.66
4.	प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/(घाटा)	1134.56	(3988.18)	(6105.80)
5.	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	1.49%	(5.00%)	(7.34%)
6.	टौसत निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			(3.75%)

2.3. पत्तन ने कार्गो संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों दोनों में से किसी में भी किसी बदलाव का प्रस्ताव नहीं किया है।

2.4. पीपीटी ने बताया है कि भोबाइल हारबर क्रेनों के लिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले प्रभार अपने लागत विवरणों में शामिल किए हैं।

2.5. नौभरिकों को ऑन-बोर्ड लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभार मजदूरी पर 100 प्रतिशत की समान दर पर जारी रहेंगे।

2.6. पत्तन ने कुछ दरों को हटाने सहित अपने दरमान की शर्तों में कुछ संशोधन प्रस्तावित किए हैं, जैसा नीचे दिया गया है।

(i) मौजूदा दरमान में निर्धारित सामान्य निवंधन एवं शर्तों के खंड 12 (iii) (क) में 'टीटी खरीद दर' के साथ 'बाजार खरीद दर' शब्दावली को संशोधित करें।

(ii) सभी परिणित प्रभारों को लागू करने के लिए सामान्य निवंधन एवं शर्तों के खंड 12 (x) में संशोधन, प्रत्येक बिल के सकल जोड़ के मूल्य पर पूर्णांकित करने के मौजूदा प्रावधान की बजाय, सेवा-कर अनले उच्चतर रूपर में पूर्णांकित किया जाएगा।

(iii) सामान्य निवंधन एवं शर्तों के अधीन एक नया खंड कि 30 दिनों तक जुर्माने के भुगतान में विलंब के लिए कोई व्याज वसूल नहीं किया जाएगा।

(iv) पीओएल/कच्चे तेल के लिए लागू मौजूदा पोतांतरण प्रभारों को 'शुष्क बल्क कार्गो' के लिए भी विस्तारित किया जाए।

(v) यह करने के लिए घाटशुल्क अनुसूची में टिप्पणियों के अधीन नया खंड शामिल किया जाए कि आयात कार्गो के परेषण के समय नभी की वजह से अधिशेष मात्रा पर घाटशुल्क देय नहीं होगा।

(vi) 'पत्तन देयताओं' के अधीन एक नया खंड शामिल किया जाए कि पत्तन देयताएं पोत के प्रवेश के लिए केवल एक बार ही वसूल की जाती हैं, भले ही पत्तन में विराम के दौरान उसके नाम/रजिस्ट्रेशन/स्वामियों का कोई बदलाव हो।

(vii) एसबीएम के लिए पोत संबंधित प्रभारों की अनुसूची के बाद नया खंड शामिल करना कि पाइलटेज और टग किराया प्रभारों की वसूली के समय एसबीएम में पोतों के बर्थिंग से अबर्थिंग तक परिणित किया जाता है।

(viii) मौजूदा दरमान की अनुसूची 2.15 के अधीन निर्धारित 13.2 टन घाट क्रैन के लिए ग्रैब जुड़नार के लिए किराया प्रभारों को हटाया जाए।

(ix) 'भांडागार/अंतरण शैड में भारतोलन' के लिए ग्रैजूदा दर को हटाया जाए।

3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, यह प्रस्ताव संबद्ध पत्तन उपयोक्ता संगठनों को टिप्पणियों के लिए अंग्रेजित किया गया था। कुछ उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां पीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अंग्रेजित की गई थीं। पीपीटी ने उपयोक्ताओं की कुछ टिप्पणियों पर अपनी अन्युक्तियां प्रस्तुत की हैं।

3.2. इस मामले की कार्यवाही के दौरान, अध्यक्ष-सह-प्रबंध निदेशक, टीएएनजीईडीसीओ लिंग ने पीपीटी के उस पत्र को उद्धरित करते हुए ऐसे विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली पर आपत्ति उठाई है जिसमें यह कहा गया था कि पीपीटी ने 2 घंटे 30 मिनट की निःशुल्क समयावधि की नजरबंदी के लिए बीआरबीआर रैकों के कोयला परेशितियों से विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली को अनुमोदित किया है। चूंकि उपर्युक्त पत्र से यह स्पष्ट नहीं था कि टीएएमजीईडीसीओ द्वारा उठाया गया मुददा पीपीटी रेलवे द्वारा प्रदत्त सेवाओं से संबंधित प्रभारों की वसूली से संबंधित है अथवा अन्य सेवाओं से संबंधित है जिनके लिए इस प्राधिकरण ने अपेक्षित अनुमोदन प्रदान किया है, उक्त पत्र की प्रति इस मामले में स्पष्ट करने के अनुरोध के साथ पीपीटी को अंग्रेजित किया गया था। पीपीटी ने स्पष्ट किया है कि टीएएनजीईडीसीओ द्वारा उठाया गया मुददा उन सेवाओं के लिए नहीं है जिसके लिए टीएएमपी ने अनुमोदन प्रदान किया है; परन्तु उन सेवाओं के लिए है जो रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी अधिसूचना के अनुसार पीपीटी रेलवे द्वारा प्रदत्त की जाती हैं।

4.1. चूंकि वित्तीय वर्ष 2009–10 पहले ही समाप्त हो चुका है, पीपीटी से वर्ष 2009–10 के वास्तविक आंकड़ों से लागत विवरणों को अधीतन करने और वर्ष 2010–11 से 2012–13 के अनुमानों की समीक्षा, यदि आवश्यक हो, करने का अनुरोध किया गया था।

4.2. पीपीटी ने, अपने पत्र दिनांक 17 जून 2010 द्वारा, वर्ष के अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों और 2009–10 के मसौदा वार्षिक लेखों की प्रतियों के साथ अद्यतन किए गए लागत विवरण भेजे थे। पीपीटी ने वर्ष 2010–11 से 2012–13 के अपने अनुमानों की समीक्षा भी की थी और अपना प्रस्ताव संशोधित किया था।

4.3. अद्यतन किए गए लागत विवरणों में पीपीटी द्वारा यथा भ्रेष्टि प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित यातायात, वित्तीय/लागत स्थिति को नीचे सारबद्ध किया गया है:

(रुपये में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (भी.ट. में)	63.00	65.30	67.30
2.	परिचालन आय	76732.52	78615.74	80529.72
3.	नियोजित पूँजी	147564.78	163925.17	160304.55
4.	प्रतिलाम के बाद निवल अधिशेष/(घाटा)	5557.24	215.85	(1194.62)
5.	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	7.24%	0.27%	(1.48%)
6.	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल घाटा			1.94%

4.4. तथापि, पत्तन ने कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों की मौजूदा दरों में किसी/कटौती का प्रस्ताव नहीं किया था।

4.5. पत्तन ने अपने मूल प्रस्ताव के अनुसार दरमान के निवंधन एवं शर्तों में प्रस्तावित परिवर्तनों को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

5.1 प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, पीपीटी से विभिन्न विन्दुओं पर निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने अपने जवाब भेजे हैं। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और पीपीटी के प्रत्युत्तर को नीचे दर्शाया गया है:

क्र. सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	पीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1.	<p>सामान्य</p> <p>अक्तूबर 2007 में दरमान के बहुत संशोधन के समय, प्रशुल्क की समीक्षा 2007–08 से 2009–10 के अनुमानों पर आधारित थी। पीपीटी ने प्रचलित प्रशुल्क पर निर्णय लिए जाने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2007–08 और 2008–09 के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की भिन्नताओं का विश्लेषण भेजा है। उससे यह देखा गया है कि भिन्नता निम्नलिखित मामले में + या - 20 प्रतिशत से ज्यादा है:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 2008–09 का यातायात, (ii) 2007–08 और 2008–09 की रेलवे आय, (iii) 2007–08 और 2008–09 की संपदा आय, (iv) 2008–09 के मूल्यहास हेतु प्रावधान, (v) 2007–08 और 2008–09 के परिचालन अधिशेष, (vi) 2007–08 की एड एंड एम आय, (vii) 2007–08 और 2008–09 का एफ एंड एम व्यय, (viii) 2007–08 के आरओसीई से पहले अधिशेष, (ix) 2007–08 और 2008–09 की नियोजित पूँजी और 2007–08 और 2008–09 के निवल अधिशेष। <p>पीपीटी 2009–10 से संबंधित भिन्नता के ब्योरे और ऐसे विषयों के कारण बताए।</p>	<p>(i) अनुमानित यातायात में भिन्नता 11.77 प्रतिशत है। अनुमानित यातायात पूर्वानुमान वैश्विक आर्थिक मंदी की वजह से पूरा नहीं किया जा सका।</p> <p>(ii) रेल बद्ध यातायात में वृद्धि के मद्देनजर, उससे होने वाली आय में 20 प्रतिशत से अधिक वृद्धि हुई है।</p> <p>(iii) संपदा आय अतिरिक्त भवन के निर्माण पर विचार करते हुए उच्चतर साइड अनुमानित की गई थी।</p> <p>(iv) अनुमानित नियोजित पूँजी वास्तव में किए गए व्यय से बहुत ज्यादा अनुमानित की गई थी, जिससे मूल्यहास में भिन्नता आई।</p> <p>(v) परिचालन आय में वृद्धि के मद्देनजर, अनुमानों की तुलना में उच्च प्रशुल्क कार्गों में वृद्धि की वजह से परिचालन आय में वृद्धि हुई है।</p> <p>(vi) एफ एंड एम आय में लेखापरीक्षा टिप्पणी के अनुसार पिछले वर्ष से संबंधित मंदों के लेखांकन प्रभाव की वजह से कमी आई है।</p> <p>(vii) एफ एंड एम व्यय में भिन्नता पेंशन और उपदान के प्रावधान में अधिक अनुमान की वजह से थी।</p> <p>(viii) ऊपर यथा उल्लिखित परिचालन आय में वृद्धि और व्यय में कटौती के मद्देनजर।</p> <p>(ix) परियोजनाएं, नामत: चैनल को गहरा करना, आईओएचपी का अपग्रेडेशन, लोकमोटिव एवं फ्लोटिंग क्रॉफ्टों की प्राप्ति को पूरा नहीं किया जा सका। (अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे गए हैं।)</p>
2.	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंडों 5.9 और 6.8 के अनुसार, प्रशुल्क उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों</p>	<p>खंड 5.9 कंटेनर प्रहस्तन के संदर्भ में है, जो पीपीटी पर लागू नहीं है क्योंकि पारादीप में प्रहस्तित कंटेनर बहुत अमहत्वपूर्ण है।</p>

	<p>से जुड़ा होना चाहिए। तथापि, पीपीटी के प्रस्ताव में विभिन्न सेवाओं के बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी नहीं दर्शाया गया है।</p> <p>दिशानिर्देश के खंड 6.8 के संबंध में, निम्नवत् प्रस्तुत किया गया है:</p> <p>पिछले तीन वर्षों के लिए औसत बर्थ दिवस आउटपुट निम्नवत् है:</p> <p>(टनों में)</p> <table border="1"> <tr> <th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr> <tr> <td>11181</td><td>12635</td><td>13853</td></tr> </table> <p>उत्पादकता में कई वर्षों से बढ़ोतारी होती रही है। सरकार ने विभिन्न कार्गों परिचालनों के लिए उत्पादकता के तलचिह्न स्तर अभी तक निर्धारित नहीं किए हैं। तथापि, राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण ने विभिन्न कार्गों परिचालनों के लिए मैनिंग पैटर्न/मान के तलचिह्न स्तर निर्धारित किए हैं जो मई 2009 से पीपीटी में पूरी तरह से कार्यान्वित किए गए हैं। (तथापि, पीपीटी द्वारा प्रेषित मसौदा दरमान किसी कार्गो के लिए उत्पादकता मानक नहीं दर्शाता है।)</p>	2007-08	2008-09	2009-10	11181	12635	13853
2007-08	2008-09	2009-10					
11181	12635	13853					
3.	<p>इस प्राधिकरण ने अपने विवेक मुख्यतः वाणिज्यिक विचार पर पर दरों को कम करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को सामान्य अधिकार स्वीकृत किया है। पीपीटी अपने द्वारा की गई ऐसी किसी कटौती, यदि कोई हो, और यातायात की वृद्धि पर प्रदान की गई ऐसी रियायतों के परिणाम की मददार समीक्षा करें।</p>						
4	<p>अधिशेष जनशक्ति, यदि कोई हो, पर सक्षिप्त टिप्पणी भेजें और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.1 को ध्यान में रखते हुए ऐसी जनशक्ति पर व्यय के आवंटन को स्पष्ट करें।</p>						
5	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, यह जरूरी है कि विभिन्न परिचालनों का समय और चालन अध्ययन किया जाए और कानूनी कार्यवाही के बाद, तदनुसार, मैनिंग मानों/डैटम का नियमित रूप से समायोजन किया जाए। इस मामले में की गई कार्रवाई, यदि कोई हो, के बारे में सूचित करें।</p>						
6	<p>क्या पीपीटी के न्यासी बोर्ड ने पत्तन के पन्ने दिनांक 22 दिसम्बर 2009 में शामिल प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान किया है।</p>						
7	<p>पत्तन जांच करे कि क्या महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन पात्र सेवाओं में से कोई सेवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत किसी सेवा प्रदाता द्वारा ऑफर की गई है। यदि ऐसा है तो प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के संदर्भ में पीपीटी कार्रवाई शुरू करे।</p>						
II	<p>क्षमता उपयोगिता</p> <p>फार्म 4क में, पीपीटी ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः 88.73 प्रतिशत, 91.97 प्रतिशत और 94.79 प्रतिशत की</p> <p>(क). पत्तन द्वारा प्रेषित डिजाइन क्षमता निम्नवत् है:</p> <table border="1"> <tr> <th>वर्ष</th><th>एमएमटी</th></tr> <tr> <td>2007-08</td><td>56.00</td></tr> </table>	वर्ष	एमएमटी	2007-08	56.00		
वर्ष	एमएमटी						
2007-08	56.00						

दर से क्षमता उपयोगिता आंकड़े भेजे हैं। पीपीटी ने फार्म 3क द्वारा अधिकतम आईओसीई का दावा किया है। तथापि, पीपीटी ने प्रस्ताव में कहीं भी पत्तन की अधिकल्पित क्षमता को नहीं दर्शाया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, अनुमत प्रतिलाभ को बर्थ लम्बाई और अन्य प्रदत्त सुविधाओं पर इसके द्वारा विचार करते हुए यथा निर्धारित पत्तन की क्षमता के उपयोगिता कारक से जुड़ा होगा। पीपीटी समय पत्तन की क्षमता के लिए विस्तृत वर्ष-वार गणनाएं और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रस्तावित किए जाने वाले पूँजी निवेशों पर विचार करते हुए लौह अयस्क, कोयला, पीओएल, उर्वरक, और अन्य पत्तन विशिष्ट कार्गों जैसे प्रमुख घटक समूहों के लिए सुविधाएं और उससे अर्जि किए जाने वाले संभावित उत्पादकता सुधारों के बारे में बताएं।

2008-09	71.00
2009-10	76.00
2010-11	80.00
2011-12	85.00
2012-13	118.00

(ख). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए घटकवार अनुमानित क्षमता निम्नवत है:

क्र. सं.	घटक	2010-11	2011-12	2012-13
1.	पीओएल	21.00	23.50	55.00 #
2.	लौह अयस्क	14.00	14.00	20.00 ##
3.	ताप कोयला	12.00	14.50	10.00
4.	कोकिंग कोयला	10.00	10.00	10.00 ##
5.	तैयार उर्वरक	0.50	0.50	0.50
6.	उर्वरक कच्चा माल (शुष्क)	7.50	7.50	7.50
7.	कंटेनर - टनभार - टीड़ियू	0.00 0	0.00 0	0.00 0
8.	अन्य विविध/सामान्य कार्गो	15.00	15.00	15.00
	जोड़	80.00	85.00	118.00

यह उम्मीद है कि 2 एसपीएम आईओसीएल द्वारा मार्च 2013 तक संस्थापित कर दिए जाएंगे, जो अगले वर्ष 2013-14 से परिचालन में आएंगे।

बीओटी लौह अयस्क एवं बीओटी कोयला वर्थों के एकमात्रता खंड की वजह से, 20 मिलियन टन की अभियन्त्रित प्रहस्तन सुविधा भी जोड़ी जाएगी, यह पत्तन को अभियन्त्रित आईओएचपी के सिवाय अन्य वर्थों में लौह अयस्क और कोकिंग कोयला के ग्रहस्तन के लिए पत्तन को संभित करेगा।

दर्शाई गई परियोजनाएं 2012-13 में पूरी होंगी, विशेषतः बीओटी परियोजनाओं के पर्यावरणात्मक मंजूरी प्राप्त करने में विलंब की वजह से पूरे होने की समावना नहीं है। वैसे, अनुमानित क्षमता में 30 प्रतिशत तक कमी आएगी।

(पत्तन ने अपने द्वारा दर्शाई गई घटक-वार क्षमता की विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी हैं।)

III. यातायात

पत्र दिनांक 17 जून 2010 के साथ प्राप्त हुए संशोधित विवरण के अनुसार, 2007-08, 2008-09 और 2009-10 में प्रहस्तित यातायात क्रमशः 42.44 मी.ट., 46.44 मी.ट. और 57.01 मी.ट. रहा है (वर्ष 2008-09 से 2007-08 की अपेक्षा 9.35 प्रतिशत और 2009-10 में 2008-09 की अपेक्षा 22.84 प्रतिशत की वृद्धि)। वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात क्रमशः 63.00 मी.ट., 65.30 मी.ट. और 67.30 मी.ट. अनुमानित किया गया है, जो तत्संबंधी पिछले वर्षों में क्रमशः 10.50, 3.65 प्रतिशत और 3.06 प्रतिशत की वृद्धि है। पीपीटी पूर्ववर्ती तीन वर्षों के लिए यातायात का अनुमान लगाते समय लगाए गए अनुमानों के बारे में बताएं।

अनुमानित यातायात अनुमान (रांशोधित) 57.00, 60.00 और 60.00 मिलियन टन है। यदि वर्तमान रुझान एक संकेतक है तो यूरोप में आर्थिक मंदी और स्टील तथा लौह मार्केट में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में अस्थिरता की वजह से यातायात में वर्ष 2012-13 तक बहुत कम वृद्धि होगी।

2	घटकवार ब्रेकअप नहीं भेजा गया है। पीपीटी लौह अयरस्क, कोयला, पीओएल, उर्वरकों और अन्य कार्गो का घटकवार यातायात उस आधार के साथ भेजे जिसपर ऐसे अनुमान लगाए गए हैं।	घटकवार ब्रेकअप फार्म 2क में भेजा गया है। इसे यातायात प्रहस्तन में वर्तमान अध्योगामी रुझान और यूरोप में आर्थिक मंदी को लेखा में लेते हुए परिगणित किया गया है।
3	पीपीटी पुष्टि करे कि क्या यातायात अनुमान पंचवर्षीय/वार्षिक योजना में अनुमानों के अनुसार हैं और मौजूदा/संमानित वृद्धि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट के अनुसार है। यदि कोई विपथन है तो उसके कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।	यातायात पूर्वानुमान मौजूदा वित्तीय वर्ष में गिरावट के रुझान की वजह से पंचवर्षीय योजना में अनुमानों के अनुसार नहीं हैं।
4	यह स्पष्ट नहीं है कि अनुमानित यातायात में पारादीप फार्स्फेट लिंग और इंडियन फार्मस फार्टिलाइजर कॉर्पोरेटिव लिंग का यातायात शामिल है।	हाँ, अनुमानित यातायात में पारादीप फार्स्फेट लिंग और इंडियन फार्मस फार्टिलाइजर कॉर्पोरेटिव लिंग का कार्गो शामिल है।
5	पीपीटी ने अनुकूली तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कंटेनर यातायात के कोई ब्योरे नहीं भेजे हैं। कृपया ब्रेकअप जैसे 20', 40', प्रशीतन, आईसीडी, घोतांतरण आदि के साथ उसके ब्योरे भेजें।	पत्तन कंटेनर यातायात की नगण्य मात्रा का प्रहस्तन करता है। पिछले तीन वर्षों की औसत के अनुसार, पत्तन ने केवल 40,000 टन कंटेनर यातायात का प्रहस्तन किया है अर्थात् लगभग 3,300 टीईयू प्रतिवर्ष।
6	पोतों की संख्या और 2010–11 से 2012–13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले कंटेनर यातायात के कोई ब्योरे नहीं भेजे जाने की जरूरत है।	पोतों की संख्या और 2010–11 से 2012–13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित ऐसे पोतों का जीआरटी विदेशगामी और तटीय के ब्रेकअप फार्म 2क में भेजे गए हैं। (पत्तन ने पोतों की जीआरटी नहीं भेजी है।)
7	पोत यातायात पूर्वानुमान (संख्या और कुल जीआरटी) को भी '30000 जीआरटी से कम', '30000 जीआरटी और 60000 जीआरटी के बीच' और '60000 जीआरटी से अधिक' स्लैबों में भेजें।	श्रेणीवार पोत यातायात पूर्वानुमान फार्म 2क में भेजे गए हैं। (पत्तन ने केवल पोतों की संख्या भेजी है और पोतों का कुल जीआरटी नहीं भेजा है।)
8	यदि मंत्रालय के साथ वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए कोई एमओयू किया गया है, तो उसकी प्रतियां अवलोकन के लिए भेजें।	63.00 मिलियन टन के उच्चतर यातायात अनुमान के साथ मंत्रालय के साथ एमओयू किया गया है। तथापि, मौजूदा रुझान एक संकेतक है तो यूरोप में आर्थिक मंदी और स्टील तथा लौह मार्केट में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में अस्थिरता की वजह से 2012–13 तक यातायात में मामूली वृद्धि होगी। पत्तन मौजूदा वित्तीय वर्ष के दौरान यातायात में गिरावट के दौर से गुजर रहा है।
IV.	प्रारूप	
1.	पत्र दिनांक 17 जून 2010 के अधीन प्राप्त संशोधित लागत विवरणों में निम्नलिखित फार्म नहीं हैं:	विभिन्न प्रारूप, यथा अपेक्षित, अब भेजे गए हैं।
	(क) फार्म 2क में यातायात पूर्वानुमान	भेजा गया है।
	(ख) फार्म 2ख में आय पूर्वानुमान	नहीं भेजा गया है।
	(ग) फार्म 3ख में व्यय के ब्योरे	भेजा गया है (वर्ष 2010–11 से 2012–13 के ब्योरे नहीं भेजे गए हैं।)
	(घ) फार्म 3ग में निधि स्थिति के ब्योरे	भेजा गया है।
	(ङ) फार्म 4ख में सकल प्रखंड में परिवर्धनों के ब्योरे	भेजा गया है। (निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं – सम्पूर्ण ब्योरे नहीं दिए गए हैं।)
	(च) फार्म 6 में कुशलता और उत्पादकता सुधार का विश्लेषण।	भेजा गया है। (कोई कुशलता/सुधार नहीं दर्शाया गया है।)

	(छ) फार्म 8 में अधिशेष जनशक्ति की लागत का समायोजन। (ज) फार्म 9 में एस्को खाते से संचयन/आहरण।	'शून्य' व्योरों के साथ भेजा गया है। 'शून्य' व्योरों के साथ भेजा गया है।																																			
2 (क)	पीपीटी ने समग्र पत्तन एवं कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, पोत संबंधित गतिविधि, रेलवे गतिविधि और संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण अप्रेषित किए हैं। तथापि, केवल समेकित लागत विवरण कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधित गतिविधि दोनों के लिए भेजे गए हैं। पृथक और यिहिनत उप गतिविधि वार विवरण (i) सामान्य कार्गो का प्रहस्तन, (ii) पीओएल, (iii) लौह अयस्क एवं अन्य अयस्क, (iv) एमसीएचपी गतिविधिएं (v) उपस्कर के लिए किराया प्रभार, (vi) भंडारण आदि के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन भेजें। इसी तरह, (i) पाइलटेज और टोवेज, (ii) वर्थ किराया, (iii) पत्तन देयताएं, (iv) शिपिंग को पानी की आपूर्ति और अन्य उप गतिविधियां जैसे शुष्क गोदीकरण और कबाड़ के लिए पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन उप गतिविधि वार विवरण।	समग्र पत्तन और गतिविधि—वार (4 बोर्ड गतिविधियोंके लिए लागत विवरण भेजे गए हैं। उप—गतिविधि के लिए लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किया गया है। तथापि, एमसीएचपी पत्तन की प्रमुख गतिविधियों में से एक होने की वजह से, इसे अलग—से व्यवस्थित किया गया है। पीपीटी एमसीएचपी के लिए विशिष्ट लागत विवरण भेजे हैं, जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:																																			
		(रु0 लाखों में)																																			
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">विवरण</th> <th colspan="3">अनुमान</th> </tr> <tr> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क्षमता (एमएमटी में)</td> <td>12.00</td> <td>12.00</td> <td>12.00</td> </tr> <tr> <td>यातायात (एमएमटी में)</td> <td>10.00</td> <td>10.00</td> <td>10.00</td> </tr> <tr> <td>परिचालन आय</td> <td>22810.15</td> <td>22978.94</td> <td>23269.88</td> </tr> <tr> <td>नियोनित पूँजी</td> <td>48144.00</td> <td>45000.00</td> <td>41856.00</td> </tr> <tr> <td>निवल अधिशेष/ (घाटा) प्रतिलाम के बाद</td> <td>2087.01</td> <td>2286.31</td> <td>2344.20</td> </tr> <tr> <td>निवल अधिशेष/ (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में</td> <td>9.15%</td> <td>9.95%</td> <td>10.07%</td> </tr> <tr> <td>औसत निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में</td> <td colspan="3">9.73%</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	अनुमान			2010-11	2011-12	2012-13	क्षमता (एमएमटी में)	12.00	12.00	12.00	यातायात (एमएमटी में)	10.00	10.00	10.00	परिचालन आय	22810.15	22978.94	23269.88	नियोनित पूँजी	48144.00	45000.00	41856.00	निवल अधिशेष/ (घाटा) प्रतिलाम के बाद	2087.01	2286.31	2344.20	निवल अधिशेष/ (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	9.15%	9.95%	10.07%	औसत निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	9.73%		
विवरण	अनुमान																																				
	2010-11	2011-12	2012-13																																		
क्षमता (एमएमटी में)	12.00	12.00	12.00																																		
यातायात (एमएमटी में)	10.00	10.00	10.00																																		
परिचालन आय	22810.15	22978.94	23269.88																																		
नियोनित पूँजी	48144.00	45000.00	41856.00																																		
निवल अधिशेष/ (घाटा) प्रतिलाम के बाद	2087.01	2286.31	2344.20																																		
निवल अधिशेष/ (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	9.15%	9.95%	10.07%																																		
औसत निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	9.73%																																				
(ख)	समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण तैयार करते समय, गतिविधिवार और उपगतिविधिवार, कृपया आय के गतिविधिवार आंकड़े और व्यय मुख्य (समग्र पत्तन) विवरण में दर्शाएं। उप—गतिविधिवार आय और व्यय आंकड़े गतिविधि वार विवरणों में प्रकट किए जाएं। इसी प्रकार, उप—शीर्ष वार आय और उप—गतिविधि वार विवरणों में व्यय आंकड़े स्पष्ट रूप से दर्शाएं जाएं। यह सुनिश्चित करना होगा कि उप—गतिविधि विवरणों के जोड़ संबंधित गतिविधि विवरणों में आंकड़ों से सहमत हो और गतिविधि विवरणों के जोड़ मुख्य (समग्र पत्तन) विवरण से मेल खाता हो।	चूंकि उप—गतिविधि वार सूचना व्यवस्थित नहीं की गई है, इसलिए इसे नहीं भेजा जा सका।																																			
(ग)	उपर्युक्त समग्र पत्तन और गतिविधि/उप—गतिविधि विवरण भेजते समय, कृपया तत्संबंधित गतिविधि/उप—गतिविधि के अधीन प्रासंगिक मुख्य प्रशुल्क मदों को विधिवत् स्वीकार करते हुए समर्थक कार्य पत्रकों के साथ उसमें अनुमानित आय को प्रमाणित करें।	आय अनुमान निम्नलिखित चार शीर्षों के अधीन बहुत रूप से श्रेणीबद्ध किए गए हैं: (i) कार्गो प्रहस्तन आय (ii) पोत संबंधित आय (iii) रेलवे आय (iv) संपदा आय अनुमानित आय समर्थक कार्य पत्रकों के साथ प्रमाणित की गई है। (हालांकि ऐसे उल्लिखित, पत्तन ने केवल कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए गणनाएं भेजी हैं।)																																			
3.	पीपीटी रेलवे और संपदा गतिविधि के अलावा पृथक लागत विवरण भेजे। ऐसा अतिरिक्तकरण अलग—अलग गतिविधि—वार विवरणों में भी किया जाना चाहिए।	यथा अपेक्षित, पृथक कार्य, रेलवे और संपदा गतिविधि के अलावा, भेजा गया है।																																			

V.	आय अनुमान	
1.	<p>वर्ष 2010–11, 2011–12 और 2012–13 के लिए समग्र पत्तन हेतु अनुमानित परिचालन आय क्रमशः रु 767.32 करोड़, रु 786.15 करोड़ और रु 805.29 करोड़ है। वर्ष 2009–10 के दौरान, परिचालन आय 57.01 मी.ट. के यातायात के साथ रु 743.76 करोड़ है। इस दर पर, 2010–11 में 63.00 मी.ट. के अनुमानित यातायात के लिए परिचालन आय रु 821.92 करोड़ परिणित होती है। कैसे अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए परिचालन आय को अनुमानित किया गया है, विस्तृत गणना के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>तीन वर्षों, अर्थात् 2010–11 से 2012–13 तक, के लिए परिचालन आय यातायात पूर्वानुमान के अनुसार अनुमानित की गई है। इस संबंध में विस्तृत गणना प्रेषित की गई है। (गणनाएं केवल कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय के लिए प्रेषित की गई हैं।)</p>
2.	<p>2009–10 का थ्रुपुट 57.01 मी.ट. रहा है और उस वर्ष की कार्गो प्रहस्तन आय रु 441.60 करोड़ थी। हालांकि थ्रुपुट वर्ष 2010–11 के लिए 63.00 मी.ट. अनुमानित किया गया है, परन्तु अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय केवल रु 446.29 करोड़ है। इसी प्रकार, 2011–12 और 2012–13 के लिए 65.30 मी.ट. और 67.30 मी.ट. के थ्रुपुट का अनुमान लगाने के बावजूद, कार्गो प्रहस्तन आय क्रमशः रु 452.15 करोड़ और 459.28 करोड़ अनुमानित की गई है। यातायात अनुमानों के साथ अनुमानित आय के टेंडम में नहीं होने का कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।</p>	<p>आय अनुमान द्रव कार्गो अर्थात् एसपीएम के माध्यम से प्रहस्तित कच्चा तेल में वृद्धि की वजह से यातायात अनुमान के साथ टेंडम में नहीं है। अनुमानित परिचालन आय की विस्तृत गणना भेजी गई है।</p>
3.	<p>2009–10 का थ्रुपुट 57.01 मी.ट. था और उस वर्ष की पोत संबंधित आय रु 186.22 करोड़ थी। हालांकि 2010–11 के लिए थ्रुपुट 63.00 मी.ट. पर अनुमानित किया गया है, परन्तु अनुमानित पोत संबंधित आय केवल रु 202.25 करोड़ है। इसी प्रकार, वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए 65.30 मी.ट. और 67.30 मी.ट. थ्रुपुट का अनुमान लगाने के बावजूद, अनुमानित पोत संबंधित आय क्रमशः रु 209.56 करोड़ और रु 215.91 करोड़ है। अनुमानित आय के यातायात पूर्वानुमानों के साथ टेंडम में नहीं दर्शाएं जाने का कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।</p>	<p>पोत संबंधित प्रभार जीआरटी से जुड़े हैं। 2009–10 के दौरान प्रहस्तित पोतों के वास्तविक जीआरटी 57.01 मिलियन टन अर्थात् 44871878 तलचिह्न के रूप में लिया गया है और तदनुसार पोत संबंधित आय अनुमानित विभिन्न यातायात मात्राओं के लिए आनुपातिक रूप से जीआरटी में वृद्धि करते हुए अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए अनुमानित की गई है।</p>
4 (क)	<p>2009–10 का थ्रुपुट 57.01 मी.ट. था और उस वर्ष की रेलवे गतिविधि से आय रु 99.14 करोड़ थी। हालांकि 2010–11 के लिए अनुमानित थ्रुपुट 63.00 मी.ट. रहा है, परन्तु अनुमानित रेलवे आय केवल रु 101.98 करोड़ है। इसी प्रकार, 2011–12 और 2012–13 के लिए 65.30 मी.ट. और 67.30 मी.ट. के थ्रुपुट का अनुमान लगाने के बावजूद, अनुमानित रेलवे आय क्रमशः रु 107.64 करोड़ और रु 113.31 करोड़ है। यातायात अनुमानों के साथ टेंडम में आय अनुमानित नहीं किए जाने का कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।</p>	<p>अनुमानित रेलवे आय यातायात अनुमानों के साथ टेंडम में नहीं है क्योंकि बल्कि कार्गो में वृद्धि पीओएल की तुलना में कम है।</p>
(ख)	<p>पीपीटी यह बताए कि रेलवे हॉलेज प्रभार पिछली बार रेलवे बोर्ड के 01–03–2009 से प्रभावी परिपत्र दिनांक 06–02–2009 के अनुसार संशोधित किए गए थे।</p>	<p>रेलवे हॉलेज प्रभार पिछली बार रेलवे बोर्ड के 01–03–2009 से प्रभावी परिपत्र दिनांक 06–02–2009 के अनुसार संशोधित किए गए थे।</p>

		पीपीटी ने रेलवे बोर्ड के परिपत्र की प्रति भेजी है।
5 (क)	संपदा गतिविधि के लागत विवरण में, सभी अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए, परिचालन आय रु 16.80 करोड़ प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है। सभी तीन वर्षों के लिए स्थिर परिचालन आय का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें विशेषतः जब राष्ट्रीय किराये सामान्यतः 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के अधीन थे। संपदा गतिविधि के अधीन विभेन्न उप-गतिविधियों के लिए अनुमानित आय का विस्तृत परिकलन भेजें।	यूके संपदा गतिविधि के अधीन आय निश्चित नहीं है, इसलिए पिछले तीन वर्षों को तलाचिह्न रूप में लेते हुए अनुमानित 3 वर्षों के लिए रु 16.80 करोड़ का अनुमान लगाया गया है।
(ख)	पीपीटी दर्शाए कि कब भौजूदा संपदा किराये संशोधित किए गए थे और क्या पीपीटी ने इन दरों की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव तैयार करने की शुरुआत की है।	पीपीटी ने संपदा किराये पिछली बार नवम्बर 2006 के दौरान संशोधित किए थे। पारादीप पत्तन का टाऊनशिप मुख्यतः पत्तन न्यास पर निर्भर है क्योंकि नजदीक में कोई अन्य टाऊनशिप नहीं है।
(ग)	संपदा गतिविधि आरओसीई स्वीकृत किए जाने से पहले भी भारी घाटा दर्शाती है। इस गतिविधि को वित्तीय रूप से आत्म निर्भर बनाने के लिए पीपीटी का प्रस्ताव, विविध कोई हो, रपष्ट करें।	पीपीटी की संपदा गतिविधि को परियालनात्मक गतिविधि के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सका था जो अधिशेष सृजित करेगी। इसलिए, इस शीर्ष के अधीन घाटा होना तय है।
6	2008-09 और 209-10 के जारीक लेखे (i) व्युत्तियों और अग्रिमों पर व्याज, (ii) बिना सर्विस योग्य सामानों की विक्री, (iii) पिछले वर्षों से संबंधित मद्दें और (iv) विविध आय से पर्याप्त आय दर्शाएं।	अन्य स्रातों से आय है – ट्रेडर्स लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क, विविध उपस्कर का किराया, टेलीफोन प्रभारों की वसूली, टेंडर फार्मों की विक्री, गोदी परमिट शुल्क, फॉरफिटिंग जमा, ठेकेदारों पर जुर्माने, विविध प्राप्तियां, स्कूल शुल्क, चिकित्सा प्राप्ति, पत्तन वाहनों के किराया प्रभार और पिछले वर्षों से संबंधित मद्दें। पत्तन द्वारा प्रेषित व्योरे नीचे दिए गए हैं:

(रु 10 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1.	बिना सर्विस योग्य सामानों की विक्री	145.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.	ट्रेडर लाइसेंस जारी करने के शुल्क	1.75	6.79	17.60	17.60	17.60	17.60
3.	विविध संवंत्र और उपस्कर का किराया	11.40	.03	1.35	1.35	1.35	1.35
4.	टेलीफोन प्रभारों की वसूली	0.33	0.54	0.42	0.42	0.42	0.42
5.	ट्रेडर फार्म की विक्री	30.15	14.87	35.64	35.64	35.64	35.64
6.	गोदी परमिट शुल्क	223.15	185.41	298.60	298.60	298.60	298.60
7.	फॉरफिटिंग जमा	662.77	66.09	2033.23	0.00	0.00	0.00
8.	ठेकेदारों पर जुर्माने	67.68	407.94	243.43	0.00	0.00	0.00
11.	विविध प्राप्तियां	1306.67	243.01	1585.31	0.00	0.00	0.00
12.	स्कूल शुल्क	0.57	0.40	0.29	0.29	0.29	0.29
13.	चिकित्सा प्राप्ति	16.28	15.78	18.03	18.03	18.03	18.03
14.	किराया प्रभार पत्तन वाहन	0.46	1.09	183.35	183.35	183.35	183.35
15.	एवेंपसी रॉयलटी	0.00	0.00	771.87	0.00	0.00	0.00
16.	पूर्व अवधि मद्दें	(551.50)	43.84	638.06	445.00	445.00	445.00
	कुल	1915.02	985.89	5827.18	1000.28	1000.28	1000.28
	फॉर्म 3के	(122.09)	268.84	1193.34	1000.28	1000.28	1000.28

टिप्पणी: फॉर्म 3के में, फॉरफिटिंग जमा राशियों से आय, लौह अयस्क लॉट की नीलामी (विविध प्राप्तियां), ठेकेदार पर जुर्माना और एवेंपसी रॉयलटी इस रूप में सुविचारित नहीं किए गए हैं जैसे एक बार की आय हो और सरवारी प्रकृति की नहीं हो।

(उपर्युक्त तालिका से यह देखा गया है कि पीपीटी ने लागत विवरण में पीपीटी द्वारा सुविचारित आय और वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित आय के बीच भिन्नता से वर्ष 2008-09 से बिना सर्विस योग्य सामग्रियों की बिक्री से वास्तविक/अनुमानित आय पर विचार नहीं किया है।)

उपर्युक्त के अलावा, पत्तन ने वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए पिछले वर्षों से संबंधित मदों के ब्यारे भी भेजे हैं जोकि निम्नवत् हैं:

(₹ लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2008-09	2009-10
1.	पीएमएनआरएफ से अंशदान		177.59
2	गलत व्याज गणना की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी	-	1,046.01
3	गलत व्याज गणना की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी	-	(175.37)
4	रेलवे स्टेंकों की बिक्री की वजह से लेखापरीक्षा टिप्पणी	77.33	-
5	2007-08 के लिए एआई के गलत प्राक्कान पर लेखापरीक्षा टिप्पणी	227.95	-

6	2007-08 के भूमि किशये पर लेखापरीक्षा टिप्पणी	5.82	-
7	2007-08 के फिशरी हार्कर पर लेखापरीक्षा टिप्पणी	1.04	-
8	पिछले वर्षों के भूमि किशये का अधिक प्राक्कान	(426.36)	-
9	भूमि प्राक्किया (संपदा देवताओं का जेवी अनुसमर्थन)	20.00	-
10	प्लॉट किंतु - सोपम भावर (कोड के गलत वर्णकरण की वजह से जेवी अनुसमर्थन)	32.87	59.77
11	टीटो 07-08 का अधिक प्राक्कान (कोड के गलत वर्णकरण की वजह से जेवी अनुसमर्थन)	61.14	(500.00)
12	प्रोटकूल आय (2006-07 से 2008-09 के लिए भूमि किशये पर जेवी अनुसमर्थन)	48.40	34.34
13	अनुसमर्थन प्रविष्टि (गलत बिलिंग की वजह से भूमि)	(0.63)	(5.89)
14	खुरार प्रविष्टि (गलत बिलिंग की वजह से भूमि)	(2.28)	-
15	अन्य	1.04	1.42
	कुल	45.93	638.06

7 पीपीटी पिछले तीन वर्षों 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए विभिन्न प्रकार के कारों के औसत विराम समय का विश्लेषण भेजे। मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर एवं प्रस्तावित प्रशुल्क पर भी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित औसत विराम समय भी दर्शाया जाए।

8 पीपीटी यह बताए कि क्या किसी बीओटी परिचालक से कोई राजस्व हिस्सेदारी, अपक्रंट, और प्राप्ति/प्राप्ति-योग्य लाइसेंस शुल्क वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय और अनुर्वती वर्षों 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों में सुविचारित किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को इसमें उल्लिखित प्रयोजनों के लिए निजी टर्मिनल परिचालक से एस्ट्रो खाते में प्राप्ति योग्य राजस्व हिस्सेदारी का क्रम

2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान विभिन्न प्रकार के कारों का औसत विराम समय भेजा गया है। विश्व समय विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, इनमें से एक मुख्य रैकों की उपलब्धता है। इसलिए, यह साध्य नहीं होगा कि अनुभागी वर्षों के लिए विराम समय और विलंबशुल्क तथा इससे भंडारण आय का अनुमान लगाया जाए। इसलिए, परियोजित तीन वर्षों के लिए प्लॉट किशया 2009-10 के समान सुविचारित किया गया है।

बीओटी परिचालकों से किसी राजस्व हिस्सेदारी पर विचार नहीं किया गया है। सभी प्रस्तावित बीओटी परियोजनाएं कार्यान्वयन अवस्था के अधीन हैं और 2013 के बाद पूरी हो जाएंगी। इसलिए, इन परिचालकों से राजस्व हिस्सेदारियों के अर्जन की कोई गुंजाइश नहीं है। एस्ट्रो खाता बाद में खोला जाएगा।

	<p>से कम 50 प्रतिशत अंतरित करना होगा। इस मामले में पीपीटी द्वारा खोले गए एस्को खाते, यदि कोई हो, के ब्योरे बताएं।</p>
9	<p>रु 10 करोड़ प्रतिवर्ष सभी अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए वित्त और विविध आय के रूप में अनुमानित किया गया है। उसके कारण बताएं। इस आय का ब्रेकअप भी बताएं।</p>
10	<p>गतिविधि—वार लागत विवरणों में, कुछ परिचालन आय 'अन्य' उप-शीर्ष के अधीन दर्शाई गई है। इस आय का ब्रेकअप भेजा जाए।</p>
	<p>ये प्राप्तियां दुबाव सर्वेक्षण शुल्क, पोतों और नावों के किराये, बंकर आपूर्ति के प्रभारों, पत्तन और गोदी प्रभारों पर ब्याज, फेंडर प्रभारों, क्रेनों के किराये, विविध प्राप्तियों, भारतोलन प्रभारों आदि से हैं। (रु 1 लाखों में)</p>
11	<p>डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से होने वाली आय मौजूदा विनिमय दर से अद्यतन करें।</p>
VI	<p>परिचालन व्यय</p> <p>2008-09 के लिए परिचालन लागत रु 235.88 करोड़ दर्शाई गई है और वह 2009-10 के लिए रु 261.20 करोड़ है, 10.73 प्रतिशत की वृद्धि। अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए परिचालन लागत रु 293.39 करोड़, रु 315.83 करोड़ और रु 338.92 करोड़ प्रतिवर्ष पूर्वानुमानित की गई है, तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानित परिचालन व्यय से क्रमशः 12.32 प्रतिशत, 7.65 प्रतिशत और 7.31 प्रतिशत की वृद्धि। पीपीटी उसके कारण स्पष्ट करे। इस संबंध में, पीपीटी को यह नोट करने की सलाह दी जाती है कि व्यय अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा डब्ल्यूपीआई के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित प्रशुल्क के अनुसार होने चाहिए। वित्त मंत्रालय, भारत सरकार से प्राप्त संप्रेषण के अनुसार 2010-11 के लिए लागू दर 3.76 प्रतिशत है। कृपया व्यय अनुमानों में अपेक्षित संशोधन करें।</p>

2 (क)	मजदूरी संशोधन के लिए किया गया प्रावधान, यदि कोई हो, उसका अनुमान लगाने के लिए अनुसरित विस्तृत आधार के साथ तत्संबंधी वित्तीय वर्षों के अधीन स्पष्ट रूप से दर्शाएं।	मजदूरी संशोधन का प्रावधान तत्संबंधी वित्तीय वर्षों में लिया गया है, जिसके ब्यारे निम्नवत् हैं:								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1451.78</td><td>1650.00</td><td>1060.36</td></tr> </tbody> </table>	2007-08	2008-09	2009-10	1451.78	1650.00	1060.36		
2007-08	2008-09	2009-10								
1451.78	1650.00	1060.36								
(ख)	पीपीटी पुष्टि करे कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित वेतनों और मजदूरी लागत को मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार किया गया है। मजदूरी संशोधन प्रभाव का अनुमान लगाने के लिए अनुसरित आधार दर्शाया जाए।	यह पुष्टि की गई है कि 2010-11 से 2012-13 तक वेतन और मजदूरी लागत में मजदूरी संशोधन का प्रभाव शामिल है।								
(ग)	2008-09 से 2012-13 के लिए औसत कर्मचारी लागत भेजें। यदि औसत कर्मचारी लागत काफी वृद्धि दर्शाती है तो इसे सभी घटकों के मौजूदा थोक मूल्य सूचकांक के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं।	औसत कर्मचारी लागत प्रति वर्ष निम्नवत् रहा है:-								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>राशि (₹० लाखों में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td><td>2.46</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>2.99</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>3.14</td></tr> </tbody> </table> <p>(पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अपने द्वारा सुविचारित अनुमानित औसत कर्मचारी लागत प्रतिवर्ष के ब्यारे नहीं भेजे हैं और मौजूदा डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में वृद्धि के लिए औचित्य नहीं भेजा है।)</p>	वर्ष	राशि (₹० लाखों में)	2007-08	2.46	2008-09	2.99	2009-10	3.14
वर्ष	राशि (₹० लाखों में)									
2007-08	2.46									
2008-09	2.99									
2009-10	3.14									
(घ)	पीपीटी अपने यहां नियोजित कार्गो प्रहस्तन कामगारों की मौजूदा संख्या और अपनी औसत नियोजन प्रतिमाह भेजे।	विनियुक्त कार्गो प्रहस्तन कामगारों की मौजूदा संख्या 1050 है और औसत विनियोजन प्रति माह 11 दिन (लगभग) है।								
3 (क)	मैनिंग मानों पर 2006 का राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय पहले ही अधिसूचित किया जा चुका है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.6.2 पत्तन से नियमित समीक्षा और मैनिंग मानों/डैटम के समायोजन की अपेक्षा करता है। पीपीटी स्पष्ट करे कि क्या पीपीटी का प्रस्ताव संशोधित मैनिंग मानों पर आधारित है। यदि नहीं तो वेतन और मजदूरी लागत का अनुमान राष्ट्रीय अधिकरण द्वारा दिए गए निर्णय संशोधित मैनिंग मानों के आधार पर संशोधित किया जाए।	हाँ, पीपीटी का प्रस्ताव संशोधित मैनिंग मान पर आधारित है।								
(ख)	पीपीटी विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान भेजें, पीपीटी द्वारा अनुसरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मैनिंग मान और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान लगाए गए यातायात अनुमान के लिए उसपर लागत और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए अधिशेष जनशक्ति, यदि कोई हो, की लागत भी दर्शाएं।	संशोधित मैनिंग मान भेजे गए हैं। (हालांकि पत्तन ने बताया है कि इसलिए उसने संशोधित मैनिंग मान नहीं भेजे हैं।)								
4	2009-10 के लिए निर्दिष्ट प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय 2008-09 से 9.59 प्रतिशत की वृद्धि प्रकट करते हैं। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित व्यय क्रमशः ₹० 92.08 करोड़, ₹० 100.97 करोड़ और ₹० 110.10 करोड़ हैं; तत्संबंधी पिछले वर्षों में क्रमशः 16.92 प्रतिशत, 9.65 प्रतिशत और 9.40 प्रतिशत की वृद्धि। जैसाकि परिचालन लागत के मामले में उपर्युक्त पैरा 1 में उल्लेख किया गया है, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों से संबंधित व्यय अनुमान भी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा डब्ल्यूपीआई के मौजूदा संघलन के संदर्भ में मूल्य उत्तर-चढ़ाव	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन व्यय समायोजित यातायात और 5.80 प्रतिशत, जो प्रस्ताव जमा करने के समय प्रचलित था, के डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में मूल्य उत्तर-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए अनुमानित किया गया है। चूंकि वृद्धि कारक में 3.76 प्रतिशत तक कटौती की गई है, इसलिए लागत विवरण संशोधित किए गए हैं।								

	<p>के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। पीपीटी इस शीर्ष के अधीन लगाए गए व्यय अनुमानों में अपेक्षित संशोधन करें।</p>																																																	
5	<p>मूल्य गतिविधियों/उप गतिविधियों में वित्त एवं विविध आय, वित्त एवं विविध व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के प्रभाजन का आधार प्रेषित करें। यह भी पुष्टि करें कि क्या यह संशोधित लागत प्रारूपों के फार्म 5 में दिए गए सामान्य अनुदेशों के अनुसार है। यदि नहीं तो भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>यह पुष्टि की गई है कि प्रभाजन फार्म 5 में सामान्य अनुदेशों के अनुसार किया गया है। पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों, वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्ययों के आवंटन के लिए गणनाएं दर्शाने वाले विवरण भेजे हैं।</p>																																																
(क)	<p>पीपीटी ने पेंशन भुगतानों के लिए 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु 75 करोड़, रु 80 करोड़ और रु 85 करोड़ के व्यय का अनुमान लगाया है। पीपीटी यह स्पष्ट करें कि क्या पेंशन पर अनुमानित व्यय इन वर्षों के दौरान वास्तविक मूल्यांकन अथवा वास्तविक/अनुमानित संवितरणों के आधार पर पेंशन/ग्रेच्युटी निधि में वार्षिक अंशदानों का प्रतिनिधित्व करता है। कृपया पेंशन निधि स्थिति के ब्यारे और प्रोद्भूत मूल्यांकन की प्रति भेजें। 2006-07 से 2009-10 के दौरान पेंशन और अन्य टर्मिनल देयताओं का वास्तविक संवितरण भी भेजें और अगले तीन वर्षों के लिए इस लेखा पर अनुमान लगाएं।</p>	<p>यह स्पष्ट किया गया है कि पेंशन में अनुमानित व्यय वास्तविक मूल्यांकन और पेंशनरों को भुगतान के आधार पर पेंशन/उपदान निधि में वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है। 2007-08 से 2009-10 के दौरान पेंशन निधि और पेंशन का वास्तविक संवितरण और अन्य टर्मिनल देयताएं फार्म 3ग में दिए गए हैं, जिसे नीचे क्र.सं. 6 (घ) के अधीन तालिकाबद्द किया गया है।</p>																																																
(ख)	<p>31 मार्च 2010 के अनुसार मौजूदा कर्मचारियों और पेंशनरों के मामले में पेंशन निधि के वास्तविक मूल्यांकन का ब्रेकअप भेजें।</p>	<p>कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन के बाद पेंशन निधि के वास्तविक मूल्यांकन के लिए एलआईसी को सूचना दे दी गई है। वास्तविक मूल्यांकन रिपोर्ट एलआईसी से प्राप्त नहीं हुई है।</p>																																																
(ग)	<p>पीपीटी पेंशन निधि में वर्षवार अंशदान का अनुमान लगाने का आधार भेजें।</p>	<p>वर्ष-वार अंशदान वर्ष 2005 के दौरान किए गए वास्तविक मूल्यांकन और आंतरिक मूल्यांकन के आधार पर राजस्व लेखा से पेंशन निधि में लिया गया है:</p>																																																
(घ)	<p>पीपीटी वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पार्श्वक लेखों के अनुसार पेंशन निधि स्थिति और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमान निम्नलिखित प्रारूप में भेजें:</p>	<p>व्यारे भेजे गए हैं, जिसे नीचे तालिकाबद्द किया गया है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>विवरण</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>पिछले वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा</td> <td>36439.44</td> <td>28303.46</td> <td>31980.59</td> <td>35229.03</td> <td>40499.80</td> <td>45624.74</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>पेंशन निधि किया गया वार्षिक अंशदान</td> <td>2894.53</td> <td>2580.55</td> <td>5067.76</td> <td>7500.00</td> <td>8000.00</td> <td>8500.00</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान</td> <td>16253.29</td> <td>560.29</td> <td>3283.31</td> <td>4620.00</td> <td>5650.00</td> <td>7020.00</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>पेंशन निधि शेष जमा पर प्रोद्भूत ब्याज</td> <td>2222.78</td> <td>1856.67</td> <td>1463.99</td> <td>2390.77</td> <td>2774.94</td> <td>3090.41</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा (1+2-3+4)</td> <td>28303.46</td> <td>31980.59</td> <td>35229.03</td> <td>40499.80</td> <td>45624.74</td> <td>50195.15</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	1.	पिछले वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा	36439.44	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74	2.	पेंशन निधि किया गया वार्षिक अंशदान	2894.53	2580.55	5067.76	7500.00	8000.00	8500.00	3.	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान	16253.29	560.29	3283.31	4620.00	5650.00	7020.00	4.	पेंशन निधि शेष जमा पर प्रोद्भूत ब्याज	2222.78	1856.67	1463.99	2390.77	2774.94	3090.41	5.	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा (1+2-3+4)	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74	50195.15
क्र. सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																											
1.	पिछले वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा	36439.44	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74																																											
2.	पेंशन निधि किया गया वार्षिक अंशदान	2894.53	2580.55	5067.76	7500.00	8000.00	8500.00																																											
3.	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान	16253.29	560.29	3283.31	4620.00	5650.00	7020.00																																											
4.	पेंशन निधि शेष जमा पर प्रोद्भूत ब्याज	2222.78	1856.67	1463.99	2390.77	2774.94	3090.41																																											
5.	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में शेष जमा (1+2-3+4)	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74	50195.15																																											

(ङ)	पीपीटी पुस्ति करे कि वर्ष 2007–08 से 2009–10 के दौरान किए गए वार्षिक पेंशन भुगतान पेंशन निधि से पूरे किए गए हैं ना कि राजस्व लेखे से।	यह पुस्ति की गई है कि वर्ष 2007–08 से 2009–10 के दौरान किए गए वार्षिक पेंशन भुगतान पेंशन निधि से पूरे किए गए हैं।
7.	पीपीटी पुस्ति करे कि एकमुश्त व्यय जैसे मजदूरी/पेंशन में बकाया राशियां, वीआरएस क्षतिपूर्ति, आदि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.2 के अनुसार प्रशुल्क संशोधन के लागत विवरण में शामिल नहीं किए गए हैं।	यह पुस्ति की गई है कि एकमुश्त व्यय जैसे मजदूरी/पेंशन में बकाया राशि, वीआरएस क्षतिपूर्ति लागत विवरण में शामिल किए गए हैं।
8.	वित्त और विविध व्यय में, 'अन्य' शीर्ष के अधीन सभी अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए ₹0 3 करोड़ दर्शाया गया है। सभी तीन वर्षों के लिए इस व्यय का ब्रेकअप भेजें।	ब्योरे भेजे गए हैं। (हालांकि जैसा बताया गया है, ब्योरे पीपीटी से प्राप्त नहीं हुए हैं)।
9.	पीपीटी बताएं कि किस शीर्ष के अधीन बोनस/निष्पादन पुरस्कारों के स्थान पर उपदान भुगतान लेखांकित किया गया है।	बोनस/कार्यनिष्पादन पर व्यय को वेतन और मजदूरी शीर्ष के अधीन लेखांकित किया गया है।
VII.	कार्यगत पूँजी	
	यह स्पष्ट नहीं है कि क्या कार्यगत पूँजी परिकलित करते समय, विविध देनदारियां, भंडार वस्तुसूची, और रोकड़ तथा बैंक जमा राशियां प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमाओं के अनुसार सुविचारित किया गया है। पीपीटी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुरसरण करते हुए फार्म 4क में अनुमानित कार्यगत पूँजी का विस्तृत परिकलन भेजें।	कार्यगत पूँजी प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.9.9 के अनुसार परिकलित की गई है। इसे फार्म 4क में भेजा गया है।
VIII.	नियोजित पूँजी	
1.	पीपीटी पुस्ति करे कि केवल वही परिसंपत्तियां जो पूरी तरह से शुरू हो चुकी हैं और निवल प्रखंड और परिसंपत्तियों में शामिल की गई हैं जिन्हें निपटान अथवा बन्द निवल प्रखंड से अलग किया गया है।	यह पुस्ति की गई है कि परिसंपत्तियां जो शुरू हो चुकी हैं को निवल प्रखंड में शामिल किया गया है और परिसंपत्तियां जिनका निपटान किया गया है, को निवल प्रखंड से हटा दिया गया है।
2	नियोजित पूँजी के प्रभाजन का आधार अर्थात् विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्यगत पूँजी दर्शाएं।	वैयक्तिक गतिविधि के आधार पर परिसंपत्तियों की पहचान की गई है।
3 (क)	फार्म 4क में प्रेषित ब्योरों के अनुसार, ₹0 701 करोड़ का जोड़ वर्ष 2010–11 से 2012–13 के दौरान भारी निकरण (₹0 383 करोड़), संयंत्र और मशीनरी (₹0 60 करोड़), गोदी, समुद्री दीवारें, पिर्यस और नेविगेशनल सहायता (₹0 198 करोड़) और रेलवे तथा रोलिंग स्टॉक (₹0 60 करोड़) में निवेशित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। उन रिपोर्टों में शामिल की गई अनुशंसाओं के साथ ऐसे निवेश निर्णयों को लेने के लिए विश्वास किए गए परियोजना/साध्यता रिपोर्टों के ब्योरे अवलोकनार्थ भेजें। पीपीटी बताएं कि क्या इन प्रस्तावित परिवर्धनों का यातायात के संवर्द्धन, इकाई लागत में कटौती और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.3 द्वारा परिचलनात्मक कुशलता में सुधार पर प्रभाव पड़ेगा। इसके अलावा, उपर्युक्त	(तत्पश्चात्, पत्तन ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा वर्ष 2010–11 से 2012–13 के दौरान सकल प्रखंड के लिए अपने अनुमानित पूँजी परिवर्धनों को संशोधित किया है और ब्योरे भेजे हैं, जो अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिए गए हैं।)

	<p>परियोजनाओं के योजनावार व्यौरे निम्नालिखित प्रारूप में भेजें।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>योजना</th><th>मूल्य</th><th>शुरुआत का वर्ष</th><th>31-03-2010 को स्थिति</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	योजना	मूल्य	शुरुआत का वर्ष	31-03-2010 को स्थिति	1.					
क्र. सं.	योजना	मूल्य	शुरुआत का वर्ष	31-03-2010 को स्थिति								
1.												
(ख)	अचल परिसंपत्तियों पर ₹ 0 701 करोड़ के अनुमानित व्यय के संदर्भ में, पीपीटी पहले से शुरू की गई विभिन्न परिसंपत्तियों के पूँजी मूल्य के मामले में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। इसी तरह, बाद में जोड़ी जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों प्राप्त करने के लिए की गई कार्रवाई का साक्ष्य भेजें।	नहीं भेजा गया है।										
4.	पीपीटी यह पुष्टि करे कि परिसंपत्तियों का मूल्यहास संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा विनिर्दिष्ट परिकलित किया गया है। यदि नहीं तो कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ विधिवत् अनुपालन करते हुए अनुगानन में जरुरी संशोधन करें। निवल अचल परिसंपत्तियों, नियोजित पूँजी और उसपर प्रतिलाभ के अनुमानन में उपयुक्त संशोधन भी करें।	यह पुष्टि की गई है कि परिसंपत्तियों का मूल्यहास संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा विनिर्दिष्ट परिकलित किया गया है।										
5.	पीपीटी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंडों 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में अचल परिसंपत्तियों की अनुसूची का वर्गीकरण करें और यथा लागू आरओसीई परिकलित करें।	सभी परिसंपत्तियां व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप सुविचारित की गई हैं।										
6.	सकल प्रखंड/निवल प्रखंड को कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण गतिविधि (78 प्रतिशत) के अधीन पर्याप्त रूप से प्रभाजित किया गया है जब केवल लगभग 17 प्रतिशत पोत संबंधित गतिविधि के अधीन प्रभाजित किया गया है और शेष अन्य दो गतिविधियों – रेलवे और संपदा के बीच प्रभाजित किया गया है। प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि साथ चिह्नित परिसंपत्तियों (श्रेणी-वार) की सूची निर्दिष्ट प्रभाजन के समर्थन में भेजें।	प्रत्येक गतिविधि के साथ चिह्नित परिसंपत्तियों की सूची विभिन्न गतिविधियों के नियोजित पूँजी विवरणों में दर्शाई गई है।										
7.	समग्र पत्तन के लिए निर्दिष्ट नियोजित पूँजी विभिन्न गतिविधियों के अधीन निर्दिष्ट नियोजित पूँजी के जोड़ से भिन्न है। उदाहरणार्थ, समग्र पत्तन के लिए वर्ष 2010-11 हेतु नियोजित पूँजी ₹ 0 1475.65 करोड़ दर्शाया गया है। वर्ष 2010-11 के लिए विभिन्न गतिविधियों के अधीन निर्दिष्ट नियोजित पूँजी कार्गो प्रहस्तन के लिए ₹ 0 823.88 करोड़, पोत संबंधित गतिविधि के लिए ₹ 0 260.30 करोड़, रेलवे गतिविधि के लिए ₹ 0 94.07 करोड़ और संपदा गतिविधि के लिए ₹ 0 27.65 करोड़ कुल ₹ 0 1205.90 करोड़ और ₹ 0 269.75 करोड़ का अन्तर छोड़ते हुए। इसी तरह के अन्तर अन्य दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिए भी देखे गए हैं। यह बताने की जरूरत नहीं है कि समग्र पत्तन के लिए नियोजित पूँजी विभिन्न गतिविधियों के अधीन सुविचारित नियोजित पूँजी से मेल खानी	विभिन्न गतिविधियों के अधीन हुई संख्यात्मक त्रुटि को शोधित किया गया है और 4 गतिविधियों का जोड़ समग्र पत्तन से मेल खाता है।										

	चाहिए। पीपीटी से अनुरोध है कि शोधित विवरण भेजें।	
8 (क)	पीपीटी स्पष्ट करे कि 2007–08 से 2009–10 के वार्ताविक आकड़ों में किसी बीओटी परिचालक को हस्तांतरित की गई कोई परिसंपत्तियां शामिल नहीं हैं।	यह प्रभागित किया गया है कि परिसंपत्तियां बीओटी परिचालक को हस्तांतरित नहीं की गई हैं।
(ख)	यदि परिसंपत्तियां किसी बीओटी परिचालक को हस्तांतरित की गई हैं तो ऐसी परिसंपत्तियों के संदर्भ में लागत विवरण में दिए गए लेखांकन संव्यवहार और संव्यवहार को दर्शाएं।	कृपया उपर्युक्त 8 (क) देखें।
9 (क)	टीएएमपी ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/18/2008—पीपीटी दिनांक 14 जुलाई 2008 द्वारा पारादीप पत्तन में लौह-अयस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए पीपीटी के प्रस्तावों को अनुमोदन प्रदान किया है। यह अनुमान लगाया गया है कि पीपीटी सामान्य उपयोक्ता पहुँच चैनल का केपिटल और अनुरक्षण निकर्षण करे। इस संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट किए जाने की जरूरत है:	
(ख)	चैनलों/बर्थ को गहरा करने के लिए प्रस्तावित पूँजी व्यय की राशि की भंजूरी और पूँजी व्यय की वर्षावार योजनाएं दर्शाएं। उक्त भंजूरी रिपोर्ट की प्रति भेजें।	प्रति संलग्न की गई है। (हालांकि ऐसा बताया है कि उसने न तो दस्तावेज भेजे हैं और ना ही अपेक्षित व्यारे भेजे हैं।)
(ग)	पुष्टि करें यदि कोई कार्य सौंपा गया है और यदि ऐसा है तो दस्तावेजी समर्थन के साथ व्यारे भेजें। प्रस्तावित भारी निकर्षण परियोजना के पूरा होने की अवधि भी दर्शाएं।	
(घ)	प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 महापत्तनों से अपेक्षा करता है कि विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्क्रो खाते (जो निजी परिचालक से राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति से सृजित किया गया है) में उपलब्ध निधियों का उपयोग करे। पीपीटी बताए कि क्या कोई एस्क्रो खाता खोँला गया है और क्या प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्राक्थान के अनुसार भारी निकर्षण पर प्रस्तावित व्यय को आशिक रूप से पूरा करने के लिए कोई शेष राशि जमा है।	लागू नहीं।
VII.	दरमान	
1.	डॉलर को बाजार खरीद दर पर भारतीय रूपयों के समकक्ष परिवर्तन की मौजूदा शर्त की बजाय, पीपीटी ने टीटी खरीद दर के आधार पर परिवर्तन प्रस्तावित किया है। इसलिए, जरूरत स्पष्ट करें।	बैंकिंग शब्दावली के अनुसार, डॉलर खरीद दर को “टीटी खरीद दर” रूप में परिभाषित किया गया है। इसलिए, बाजार खरीद दर से टीटी खरीद दर में बदलने का प्रस्ताव किया गया है।
2.	वर्तमान में सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए गए हैं। पत्तन ने सभी परिगणित सेवा वार प्रभार अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित करने का प्रस्ताव किया है। इस संशोधन की जरूरत	सेवा-वार पर सभी प्रभार अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाने के लिए प्रस्ताव केवल परिचालनात्मक सुविधा के लिए है। इससे कुछ हजार रुपयों की ही आय होगी और लागत विवरण पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

	स्पष्ट करें। प्रस्तावित संशोधन द्वारा प्रतिवर्ष सृजित की जाने के लिए संभावित अतिरिक्त आय, यदि कोई हो, के बारे में भी बताएं।	
3.	पत्तन ने एक खंड शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है कि यदि पत्तन द्वारा कोई जुर्माना लगाया जाता है तो उसपर कोई ब्याज नहीं लिया जाएगा यदि जुर्माने के भूगतान में कोई विलंब होता है। यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि क्यों ऐसा खंड शामिल किया जाए। पीपीटी स्पष्ट करें। इस संबंध में पत्तन में अनुसरित वर्तमान पद्धति के बारे में सूचित करें।	जुर्माना एक मामूली सजा है और जुर्माने पर कोई अतिरिक्त वित्तीय बोझ नहीं डाला जा सकता। वर्तमान में, जुर्माने पर कोई ब्याज वसूल नहीं किया जाता है।
4.	पत्तन ने घाटशुल्क अनुसूची के क्रम सं. 22 के मौजूदा विवरण को संशोधित कर 'मदर से डाटर पोत (कच्चा तेल और पीओएल) पोतांतरण' से 'पोतांतरक के माध्यम से मदर से डाटर पोत (कच्चा तेल, पीओएल अथवा शुष्क बल्क कार्गो) करने का प्रस्ताव किया है। ऐसे संशोधन की जरूरत स्पष्ट करें। राजस्व प्रभाव विश्लेषण भी भेजें।	इस खंड में व्याख्यायित कार्गो परिचालन पत्तन लंगरगाह में कार्गो का पोतांतरण है। पत्तन कच्चे तेल, पीओएल और शुष्क बल्क कार्गो का पोतांतरण करता है, इसलिए यह संशोधन प्रस्तावित किया गया है। तत्पश्चात, पीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा, बताया है कि पत्तन शुष्क बल्क कार्गो के अलावा ब्रेक-बल्क कार्गो के पोतांतरण पर भी विचार कर रहा है और इसलिए नए प्रस्ताव में ब्रेक बल्क कार्गो भी शामिल किया गया है। तथापि, पत्तन ने प्रस्तावित अतिरिक्त पोतांतरण परिचालनों के फलस्वरूप राजस्व प्रभाव विश्लेषण नहीं भेजा है।
5.	पीपीटी ने यह टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि निकासी/परेषण के समय नहीं या किन्हीं अन्य कारणों से कमी या अधिशेष मात्रा पर घाटशुल्क देय नहीं होगा। ऐसे संशोधन की जरूरत इसकी राजस्व विवेका के साथ सूचित करें।	इस प्रस्ताव में कोई राजस्व विवेका नहीं है। यह प्रस्ताव आयात कार्गो के संबंध में है। पत्तन से परेषित कार्गो प्रवेश बिल मात्रा के अनुसार है। कमी के मामले में, पत्तन ने घाटशुल्क वापस नहीं करता है। वैसे नहीं की वजह से अधिक कार्गो के मामले में, पत्तन को अतिरिक्त घाटशुल्क के लिए कहने की जरूरत नहीं है।
6.	पत्तन ने घाट क्रेन 13.2 के किराया प्रभारों और दरमान के मौजूदा खंड 2.15 से ग्रैब अनुलग्नक के किराया प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है। उसके कारणों का व्योरा दें। उसकी राजस्व विवेका, यदि कोई हो, के बारे में भी सूचित करें।	घाट क्रेने ज्यादा नहीं हैं। ग्रैब क्रेन की अनुषंगी हैं। इसलिए इस खंड को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, पत्तन ने बाद में, अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा, सूचित किया है कि इस प्रस्ताव को हटा लिया गया है और मौजूदा खंड को जारी रखा जाए।
7.	यह नया खंड शामिल किए जाने का प्रयोजन कि पत्तन देयताएं पोत के प्रवेश के लिए केवल एक बार ही वसूल की जाएंगी, उसके नाम/एजेंट/स्वामी के किसी बदलाव पर नान दिए बिना, पत्तन में विराम के दौरान समझ से परे है। यह भी समझ से परे है कि क्यों पत्तन यह खंड शामिल करना चाहता है कि पत्तन सीमाओं के बाहर से पत्तन में प्रवेश करने वाले किसी पोतको नई प्रविष्टि माना जाएगा। पीपीटी उसकी वित्तीय विवेकाओं के साथ इन प्रस्तावित संशोधनों को स्पष्ट करें।	कभी-कभी, पत्तन को ऐसी स्थिति का सामना करना पड़ता है जहां पोत किसी एक एजेंट के खाते में बर्थ करता है और उत्तराई के बाद किसी दूसरे एजेंट के खाते से लदाई के साथ नौचालन करता है। इसलिए, पत्तन में विराम के दौरान एजेंट, स्वामी, चार्टर्कर्ता के किसी बदलाव के बावजूद, पत्तन देयताएं केवल एक बार वसूल की जाएंगी। कभी-कभी, पोत हैच सफाई के लिए पत्तन सीमाओं को छोड़ते हैं और पुनः प्रवेश करते हैं। ऐसे मामलों में, पत्तन पोत पंजीकरण के लिए नए प्रवेश और बर्थिंग के लिए वरिष्ठता पर विचार करता है। इसलिए, यह प्रस्ताव है। इसका कोई वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ेगा।
8.	बर्थ किराया (विदेशी प्रति घंटा) 0.00060 अमेरिकी डॉलर से 0.0060 अमेरिकी डॉलर करने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया बताएं कि क्या किसी मुद्रण त्रुटि को सही करने के लिए है जो पूर्ववर्ती आदेश को राजपत्र में प्रकाशित करवाए जाने के समय हुआ था।	हाँ, यह मुद्रण त्रुटि को ठीक करने के लिए किया गया है।
9.	पत्तन ने एसबीएम के लिए प्रभारों से संबंधित खंड 3.6 में यह शर्त जोड़ने का प्रस्ताव किया है	वर्तमान दरमान में, एसबीएम में पाइलटेज और टोवेज बोर्डिंग टाइम से वापसी समय तक वसूल किया गया है। टग किराये के लिए, पृथक

	कि पाइलटेज और टग किराया प्रभारों की गणना के लिए समय बर्थिंग से अबर्थिंग तक गिनां जाएगा। पत्तन में अनुसरित वर्तमान पद्धति स्पष्ट करें। पत्तन को यह भी स्पष्ट करना होगा कि क्या प्रस्तावित संशोधन का कोई वित्तीय प्रभाव पड़ेगा।	प्रभार वसूल किए गए हैं जिसे पत्तन ने बर्थिंग से अबर्थिंग समय तक प्रस्तावित किया है क्योंकि टग बर्थिंग से अबर्थिंग तक एसपीएम साइड में रखी गई है। पत्तन टग किराया प्रभार तदनुसार वसूल कर रहा है।
10.	पत्तन ने धर्मकांटे/भार मानों के उपयोग के लिए भारतोलन से संबंधित दरमान के मौजूदा खंड 4.2 से भांडागार/अंतरण शैड में भारतोलन के लिए प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है। उसके कारणों के बारे में बताएं।	मौजूदा दरमान का खंड 4.2 पैरा 3 रेडेट हो गया है क्योंकि पत्तन ने भांडागार/अंतरण शैड कोई भारतोलन सुविधा नहीं दी है। तथापि, पत्तन ने बाद में, अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा सूचित किया है कि इस प्रस्ताव को हटा लिया गया है और मौजूदा खंड जारी रहेगा।
11.	चूंकि पीपीटी ने मौजूदा दरमान में कई संशोधनों का प्रस्ताव किया है, इसलिए मसौदा दरमान अग्रेशित करें।	संशोधित मसौदा दरमान संलग्न किया गया है।

5.2. पीपीटी ने हमारे प्रश्नों पर जवाब भेजते समय अपने प्रस्ताव को दोबारा संशोधित किया था और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के संशोधित अनुमानों के साथ लागत विवरण भेजे थे। तथापि, पत्तन ने कार्गो/पोत संबंधित प्रभारों की मौजूदा दरों में किसी वृद्धि/कटौती का प्रस्ताव नहीं किया है।

5.3. पीपीटी द्वारा अपने आगे के संशोधित लागत विवरणों में यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित यातायात, वित्तीय/लागत स्थिति नीचे सारबद्ध की गई हैं:

(रु 0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (भी.ट. में)	57.00	60.00	60.00
2.	परिचालन आय	73,699.19	76,328.15	76,894.68
3.	नियोजित पूँजी	147,539.10	163,848.10	160,176.11
4.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	1,318.89	(2,944.83)	(3,934.50)
5.	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	1.79%	(3.86%)	(5.12%)
6.	औसत निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			(2.45%)

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 3 फरवरी 2011 को आयोजित की गई थी। पीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव का पावर प्लॉट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय पीपीटी को संप्रेषित किए गए थे। पीपीटी ने, अनुरक्षण के बाद, अपने पत्र दिनांक 3 मार्च 2011 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय और पीपीटी का प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्द किए गए हैं:

क्र. सं.	संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय	पीपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	यातायात अनुमानों का आधार और व्यवसाय योजना से भिन्नताओं, यदि कोई हों, के कारण।	पत्तन की व्यक्साय योजना उस समय प्रचलित परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए 3 (तीन) वर्ष पहले तैयार किया गया था। यदि मौजूदा रुक्षान एक संकेतक है तो यूरोप में आर्थिक मंदी और स्टील तथा लौह मार्केट में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में स्थिरता की वजह से 2012-13 तक यातायात में मामूली वृद्धि (लगभग 60 मिलियन टन) होगी। पत्तन मौजूदा वित्तीय वर्ष के दौरान यातायात में कटौती के रुक्षान का अनुभव कर रहा है।
(ii)	अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण व्ययों का आधार।	मरम्मत और अनुरक्षण व्यय डब्ल्यूपीआई के संदर्भ में मूल्य उत्तर-चढ़ाव और यातायात मात्रा के अनुसार अनुमानित किया गया है।
(iii)	पेंशन निधि में अनुमानित पेंशन भुगतान और अंशदान।	पत्तन ने पेंशन देयता के वास्तविक मूल्यांकन के संबंध में एलआईसी से रिपोर्ट दिनांक 1 मार्च 2011 की प्रति भेजी है, जिसके ब्यारे नीचे सारबद्ध किए गए हैं।

		(₹0 करोड़ों में)			
		एन्युटी का प्रकार	आरओसी के साथ	लाइफ एन्युटी	लाइफ+50% विवाहिती
		पूर्व सेवा लाभों का वर्तमान मूल्य	430.45	379.60	370.00
		प्रारंभिक अंशदान	430.45	379.60	370.00
		वार्षिक अंशदान	एडब्ल्यूबी का 9%	एडब्ल्यूबी का 8.29%	एडब्ल्यूबी का 8.00%
(iv)	योजना वार वर्तमान स्थिति के साथ वर्ष वार प्रस्तावित पूंजी परिवर्धन	पत्तन ने कार्यों की स्थिति के साथ संशोधित प्रस्तावित पूंजी परिवर्धनों के ब्यारे देने वाला विवरण भेजा है।			
(v)	लागत विवरण यातायात और सीक्यू-3 बर्थ से आय और संशोधित घाटशुल्क तथा पीपीएल से बकाया राशियों, यदि कोई हों, पर विचार करते हुए अद्यतन करें।	सीक्यू-3 बर्थ के अभियंत्रीकरण के बाद आय पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि ईवीटीपीएल द्वारा ऑफर किया गया ₹0 22 करोड़ का गारंटीशुदा राजस्व बर्थ से मौजूदा राजस्व अर्जन से मेल खाता है।			

6.3 संयुक्त सुनवाई में, कुछ उपयोक्ता संगठनों को अपनी लिखित टिप्पणियां, यदि कोई हों, पीपीटी को एक प्रति के साथ एक सप्ताह के भीतर भेजने की अनुमति दी गई थी और पीपीटी से उसके एक सप्ताह के भीतर उसपर अपनी अस्युक्तियों भेजने का अनुरोध किया गया था। संबद्ध उपयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। पीपीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अपना प्रतिसाद भेजा है।

6.4. पीपीटी द्वारा 3 मार्च 2011 के अपने संशोधित प्रस्ताव द्वारा निम्नलिखित मुख्य बातें कही गई हैं:

- घाटशुल्क और बर्थ किराया प्रभारों में कोई बदलाव नहीं।
- ईक्यू बर्थों को गैर-क्रेन बर्थ किराया प्रभार रखने होंगे क्योंकि यह ईएलएल क्रेनों का डिवाइड है।
- द्रव कार्गो के लिए वर्तमान पोतांतरण प्रभारों को शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के पोतांतरण मामले में लागू करना होगा।
- विदेशी पोतों के लिए एसपीएम बर्थ किराया प्रभार के मामले में दरमान में टाइपलेखन त्रुटि सही करें।
- पत्तन ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्तावों के अनुसार मौजूदा दरमान के निवंधन एवं शर्तों पर अपने निर्णय को बनाए रखा है, सिवाय मौजूदा दरमान के खंड 2.15 और 4.2 में निर्धारित दरों को हटाने से संबंधित प्रस्तावों को वापस लेने के।
- प्रस्तावित पूंजी परिवर्धन के ब्यारे स्थिति के साथ नीचे दिए गए हैं:

(₹0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2010-11 अनुमानित	2011-12 अनुमानित	2012-13 अनुमानित	पूरा होने की संभावना *	स्थिति
(1)	भारी निकर्षण	25300.00	—	—	मार्च'11	डीसीआई द्वारा चैनल को गहरा करने का कार्य प्रगति पर है और मार्च 2011 तक पूरा होने की संभावना है।
(2)	भारी निकर्षण	—	4000.00	—	मार्च'13	मौजूदा गोदी प्रणाली में डुबाव को 12.5 मी. से बढ़ाकर 14.0 मी. करने का कार्य टैंडर स्टेज पर है और 2011-12 में किया जाएगा।
(3)	भारी निकर्षण	—	—	5000.00	मार्च'13	चैनल की गहराई को 16.0 मी. डुबाव से 18.5 मी. करने का कार्य 2012-13 के दौरान किया जाएगा।
(4)	संयंत्र और मशीनरी	3060.00	—	—	मार्च'11	आईओएची में 2 सं. रिक्लेमर बदलने का कार्य दे दिया गया है और कार्य प्रगतिधीन है।
(5)	संयंत्र और मशीनरी	—	807.00	—	दिसम्बर'11	एक वैगन टिप्पलर को बदलने के लिए कार्य आदेश और कार्य प्रगतिधीन है।

(6)	बिलिंग, शैड और अन्य ढाँचे	1516.00	2198.00	—	मार्च'11 एवं सितम्बर'11	आगामी बीओटी परियोजनाओं के लिए सीआईएसएफ कॉम्पलेक्स को नई जगह पर ले जाने का कार्य प्रगतिधीन है।
(7)	गोदियां, समुद्री दीवारें, पियर्स और नेविगेशनल सहायताएं	200.00	456.00	—	मार्च'11 एवं दिसम्बर'11	ब्रेकवॉटर का विस्तार प्रगतिधीन है।
(8)	रेलवे और रोलिंग स्टॉक	—	6500.00	2500.00	मार्च'12 एवं अक्टूबर'12	बीओटी बर्थों के लिए रेलवे लूप के निर्माण हेतु टेंडर प्रगतिधीन है और कार्य अगले वर्ष शुरू होगा।
(9)	रेलवे और रोलिंग स्टॉक	—	1000.00	—	मार्च'12	एक लोकोमोटिव 2011-12 के दौरान प्राप्त किया जाएगा।
	कुल	30076.00	14981.00	7500.00		

* बाद में पत्तन द्वारा अपने फैक्स दिनांक 14 मार्च 2011 द्वारा प्रेषित।

6.5 पीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 3 मार्च 2011 के साथ दखिल किए गए अपने संशोधित लागत विवरणों द्वारा प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित यातायात, वित्तीय/लागत स्थिति को नीचे सारबद्ध किया गया है:

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (भी.ट. में)	57.00	60.00	60.00
2.	परिचालन आय	73,699.19	76,328.15	76,894.68
3.	नियोजित पूँजी	136,393.43	145,461.42	146,893.41
4.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रतिलाभ के बाद	4,180.53	1,595.02	(205.29)
5.	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	5.67%	2.09%	(0.27%)
6.	औसत निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			2.45%

7. इस प्राधिकरण के कार्यालय में 12 मार्च 2011 को हुई पीपीटी अधिकारियों के साथ अधिकारी स्तरीय बैठक के बाद, पीपीटी ने निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना प्रेषित की थी:

- 2010-11 (फरवरी 2011 तक) के दौरान प्रहसित घटकवार वास्तविक यातायात के ब्योरे। अप्रैल 2010 से फरवरी 2011 तक पीपीटी द्वारा प्रहसित कुल यातायात 50.64 मिलियन टन बताया गया है।
- 2009-10 और 2010-11 (फरवरी 2011 तक) के लिए अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर क्रमशः रु 46.99 प्रति अमेरिकी डॉलर और रु 45.24 प्रति अमेरिकी डॉलर बताया गया है।
- वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा में मामूली वृद्धि पीओएल कार्गो की वजह से है, जोकि रेलवे आय से संबंधित नहीं है। इसलिए, रेलवे 2010-11 के बाबत के स्तर पर सुविचारित किया गया है।
- प्रबंधन और सामान्य प्रशासन की कुछ मद्दें फार्म 3 ख में वेतन और मजदूरी में शामिल की गई हैं, परिणामस्वरूप फार्म 3 ख और फार्म 3 क में सुविचारित उपरिव्ययों में अन्तर है।
- मूल्यहास भारत सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित किया गया है। यह व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है कि टीएएमपी के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यहास के लिए अलग से खाता व्यवस्थित किया जाए।
- पिछले वर्षों से संबंधित वित्त एवं विविध आय तथा मद के ब्योरे भेजे गए हैं।
- 31-03-2010 को मौजूदा लगभग 2400 पेंशनरों की पेंशन देयता के लिए कुल पेंशन निधि रु 318.41 करोड़ है। एलआईसी के जीवनांक मूल्यांकन प्रमाणपत्र के अनुसार, मौजूदा 2012 कर्मचारियों की पेंशन देयता रु 370 करोड़ परिणित होती है, जबकि पीपीटी ने 2010-11 से 2012-13 तक 3 वर्षों के दौरान रु 240 करोड़ पर विचार किया है।
- पूँजी परिवर्धन के लिए प्रस्तावित परियोजनाओं की स्थिति और इनके पूरा होने का सम्भावित महीना और वर्ष भेजे गए हैं।
- पिछले संशोधन में निर्दिष्ट संपदा गतिविधि की व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में लिया गया है।

(x) वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन और गोदी सुविधाओं के अधीन प्रशासनिक और सामान्य व्यय राशि ₹ 22.19 करोड़ है जिसमें पोत एम.वी. ब्लैक रोज़ की सिंकिंग की वजह से प्रदूषण से बचने के लिए तेल को हटाने के लिए खर्च किए गए ₹ 16.87 करोड़ शामिल हैं। अगले तीन वर्षों के लिए प्रस्तावित व्यय 2009-10 के व्यय पर आधारित है क्योंकि यह भविष्य की परिस्थितियों से बचने के लिए समुद्र से पोत को हटाने के लिए अपेक्षित होगा।

(xi) पीपीटी ने लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित स्थिति के साथ मिलान करते हुए वर्ष 2009-10 के लिए कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण आय के लिए संशोधित गणनाएं भेजी हैं।

(xii) 2007-08 से 2010-11 (फरवरी 2011 तक) के दौरान कंटेनर प्रहस्तन पर पोत संबंधित प्रभार और कार्गो संबंधित प्रभारों में प्रदान की रियायत के ब्यारे। पत्तन द्वारा प्रेषित ब्यारे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं।

(₹० लाखों में)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11 (फरवरी 11 तक)
पोत संबंधित प्रभार	29.14	18.28	28.24	26.80
कार्गो संबंधित प्रभार	18.18	14.78	20.72	21.04
कुल	47.32	33.06	48.96	47.84

8.1. पत्तन द्वारा अपने भूल प्रस्ताव दिनांक 22 दिसम्बर 2009, अधुनातित लागत विवरण दिनांक 17 जून 2010, संशोधित लागत विवरण दिनांक 29 सितम्बर 2010 और दूसरा संशोधित लागत विवरण दिनांक 3 मार्च 2011 में प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर समग्र पत्तन के लिए अनुमानित यातायात, वित्तीय/लागत स्थिति की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

(₹० करोड़ों में)

क्र. सं.	विवरण	भूल प्रस्ताव दिनांक 22.12.2009			लागत विवरण दिनांक 17.6.2010			लागत विवरण दिनांक 29.9.2010			लागत विवरण दिनांक 3.3.2011		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मिलियन टॉन में)	56.74	59.30	62.30	63.00	65.30	67.30	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
2.	परिचालन आय	760.21	797.23	831.97	767.33	786.16	805.30	736.99	763.28	768.95	736.99	763.28	768.95
3.	नियोजित पूँजी	1498.23	1584.66	1632.15	1475.65	1639.25	1603.05	1475.39	1638.48	1601.76	1363.93	1454.61	1468.93
4.	निवल अधिशेष/ (घाटा) प्रतिलाभ के बाद	11.35	(39.88)	(61.06)	55.57	2.16	(11.95)	(13.19)	(29.45)	(39.35)	41.81	15.95	(2.05)
5.	निवल अधिशेष/ (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	1.49%	(5.00%)	(7.34%)	7.24%	0.27%	(1.48%)	1.79%	(3.86%)	(5.12%)	5.67%	(2.09%)	(0.27%)
6.	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	(3.75%)			1.94%			(2.45%)			2.45%		

8.2. पत्तन द्वारा अपने संशोधित लागत विवरण दिनांक 3 मार्च 2011 में यथा प्रदर्शित प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के मामले में अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

(₹० करोड़ों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (भी.ट में)	57.00	60.00	60.00
2.	परिचालन आय	435.00	446.11	446.11
3.	नियोजित पूँजी	718.84	699.30	655.06
4.	निवल अधिशेष प्रतिलाभ के बाद	79.78	77.25	77.00
5.	निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	18.34%	17.32%	17.26%
6.	औसत निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	17.63%		

9. इस मामले में विचार-विमर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासारिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

(i). पीपीटी का मौजूदा दरमान 31 मार्च 2010 तक वैधता के साथ अक्तूबर 2007 में अनुमोदित किया गया था। कोयला/कोक, लौह अयस्क, सीमेंट, अल्यूमिनियम इनगॉट्स और 23 डिग्री से अधिक के फ्लैश प्वाइंट वाले पीओएल उत्पादों पर घाटशुल्क दरों में तब पत्तन द्वारा की गई वृद्धि की मांग को अनुमोदित नहीं किया गया था क्योंकि समग्र कार्गो प्रहस्त गतिविधि अधिशेष स्थिति दर्शा रही थी। कुछ विशेष घटकों जैसे क्रोम ऑर, मैग्नीज अयस्क, चार्ज क्रोम, लौह और स्टील, तैयार उर्वरक, चावल/चीनी, नमक, 23 डिग्री से कम फ्लैश प्वाइंट वाले पीओएल उत्पाद, एसबीएम में पीओएल परिचालन, एलपीजी/एलएनजी आदि की घाटशुल्क दरों में पत्तन द्वारा प्रस्तावित कटौती को अनुमोदित किया गया था। नई दरें, पीपीटी के अनुरोध पर, पीओएल/कच्चे तेल, बारिंग सेवाओं और परियोजना कार्गो के पोतांतरण के लिए अनुमोदित की गई थीं। कुछ शर्तें मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रासारिंग प्रावधानाओं के अनुसार और युक्तिकरण के उपाय के रूप में संशोधित की गई थीं। तत्पश्चात, अप्रैल 2008 में, दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से संबंधित शर्तें पुनः शामिल की गई थीं। रेलवे प्रभारों से संबंधित पीपीटी के तत्समय मौजूदा दरमान में अद्याय V को पीपीटी के अनुरोध पर मार्च 2009 में डि-नोटिफाइड किया गया था। 1 अप्रैल 2008 से 31 मार्च 2015 तक उर्वरक बर्थ सं. 2 के लिए इफको पर प्रभार्य किए जाने वाले संशोधित बर्थ किराया प्रभार जुलाई 2009 में अनुमोदित किए गए थे। इस परिप्रेक्ष में, पीपीटी ने दिसम्बर 2009 में अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखित किया था जिसपर विचार किया गया है।

पीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता इस शर्त के साथ 31 मार्च 2010 के बाद 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित की गई थी कि स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलिप्त से पीपीटी को 1 अप्रैल 2010 के बाद प्रोद्भूत होने वाले अतिरिक्त अधिशेष को अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ii). धूंकि वित्तीय वर्ष 2009–10 समाप्त हो चुका है, इसलिए पत्तन ने जून 2010 में वर्ष 2009–10 के लिए वास्तविक आंकड़ों को शामिल करते हुए लागत विवरणों को अद्यतन किया है। ऐसा करते समय, पत्तन ने वर्ष 2010–11 से 2012–13 के अपने अनुमानों की भी समीक्षा की थी। इसके अलावा, अगस्त 2010 में अपने प्रस्ताव पर हमारे द्वारा उठाए गए प्रस्तों का प्रत्युत्तर देते समय पत्तन ने सितम्बर 2010 में संशोधित प्रस्ताव भेजा था। संयुक्त सुनवाई के बाद, पत्तन ने मार्च 2011 में अगला संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। मार्च 2011 में पत्तन द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव, पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरणों/अतिरिक्त सूचना/दस्तावेजों के साथ, इस विश्लेषण में विवार के लिए लिया गया है।

(iii). पीपीटी का मौजूदा प्रशुल्क वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए अक्तूबर 2007 में निर्धारित किया गया था। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 द्वारा दिए गए अधिकार के अनुसार, महापत्तनों/वहां पर निजी परिचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति या समीक्षा की जाती है। तदनुसार, वर्ष 2007–08 से 2009–10 के दौरान पीपीटी के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन का निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषण किया गया है:

(iv). (क). 2007–08 से 2009–10 तक पीपीटी द्वारा प्रहसित वास्तविक यातायात और प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान विश्वास किए गए अनुमान नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

(मिलियन टनों में)

विवरण	वर्ष			कुल
	2007-08	2008-09	2009-10	
अनुमानित यातायात	48.12	52.60	57.70	158.42
वास्तविक यातायात	42.44	46.41	57.01	145.86
भिन्नता (प्रतिशत में)	-11.80%	-11.77%	-1.20%	-7.93%

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, सभी तीन वर्षों के प्रत्यक्ष निष्पादन में भिन्नता -7.93 प्रतिशत है।

(ख.). वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिचालन आय पर विचार किया गया है, परन्तु निम्नलिखित समायोजनों के अधीन:

(i) पत्तनों द्वारा अपने विवेकाधिकार से दी गई प्रशुल्क रियायत पर इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार नहीं किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान कंटेनर प्रहस्तन से संबंधित कार्गों संबंधित प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों में पीपीटी द्वारा प्रदान की रियायत का राजस्व प्रभाव, पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित और पहले बताया गया, तत्संबंधी गतिविधियों के अधीन परिचालन आय में सुविचारित नहीं किया गया है।

(ii) वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित कार्गों प्रहस्तन आय में, यह देखा गया है कि पत्तन ने निजी एचएमसी परिचालक से प्राप्त वास्तविक 'लाइसेंस शुल्क' रिशा रु 509.95 लाख को अलग रखा है। निजी एचएमसी परिचालकों से प्राप्त 'लाइसेंस शुल्क' कुछ भी नहीं है परन्तु निजी परिचालकों द्वारा भूस्वामी पत्तन को देय 'रॉयल्टी' है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 महापत्तन न्यासों के अवसंरचना विकास व्यय को पूरा करने के लिए एस्को खाते में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के अंतरण के लिए है। खंड 2.8.3 न केवल बीओटी परिचालकों से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों पर लागू होता है अपितु प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा देय ऐसी रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी भी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन शामिल हैं।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, पत्तन द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी पहले अधिक्षेष लेवर, यदि कोई हो, की लागत को पूरा करने के लिए लागू की जानी चाहिए। कम से कम शेष का 50 प्रतिशत एस्को खाते में बनाए रखना चाहिए और पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाना चाहिए।

चूंकि पत्तन ने परिचालन आय के अधीन उपर्युक्त रॉयल्टी प्राप्तियों पर विचार नहीं किया है, इसलिए यह अनुमान लगाया गया है कि पत्तन अवसंरचना विकास संबंधी 100 प्रतिशत रॉयल्टी प्राप्तियों के उपयोग का प्रस्ताव करता है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि एस्को खाते में अंतरण के लिए दिशानिर्देशों में कोई अधिकतम सीमा निर्धारित नहीं है और इस स्थिति को स्वीकार करते हुए कि हमने वर्ष 2009-10 में पत्तन द्वारा प्राप्त वास्तविक 'रॉयल्टी' के 100 प्रतिशत पर, दिशानिर्देशों के अनुसार, एस्को खाते में अंतरण किया है। पीपीटी को दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार एस्को खाते को सृजित और व्यवस्थित करने और 'लाइसेंस शुल्क' की पिछली प्राप्तियों को इस खाते में अंतरित करने की सलाह देता है।

(iii) पीपीटी द्वारा 2007-08 से 2009-10 तक अर्जित वास्तविक परिचालन आय और प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान विश्वास किए गए अनुमानों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

विवरण	परिचालन आय (रु0 करोड़ों में)			कुल
	2007-08	2008-09	2009-10	
अक्तूबर 2007 में प्रशुल्क के संशोधन के दौरान विश्वास किए गए अनुमान	568.83	651.59	712.92	1933.34
पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक परिचालन आय	640.46	697.04	744.26	2081.76
भिन्नता (प्रतिशत में)	+12.59%	+6.98%	+4.40%	+7.68%

जैसाकि पहले बताया गया है, अक्तूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, कई घटकों की घाटशुल्क दरें पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित विभिन्न प्रतिशतों पर कम की गई थीं, और कुछ नई मद्दे कार्गों प्रहस्तन प्रभारों में अनुमोदित की गई थीं। इसलिए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पिछले संशोधन के दौरान सुविचारित अनुमानित परिचालन आय उपर्युक्त परिवर्तन दर्शाने के लिए समायोजित किए जाने की जरूरत है, ताकि अनुमानों और वास्तविक आंकड़ों का भी तुलना की जा सके। पत्तन द्वारा प्रेषित वर्ष 2007-08 से 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों की तुलना के विवरण में पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुमोदित बदलाव दर्शाने के लिए अनुमानित परिचालन आय में कोई समायोजन नहीं किया गया है। इसलिए, पिछले संशोधन की कार्यवाही के दौरान विश्वास किए गए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित परिचालन आय को पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश

में अनुमोदित प्रत्येक बदलाव से एकदम सही समायोजित नहीं किया जा सकता। अक्टूबर 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश में यह उल्लिखित किया गया था कि तत्समय मौजूद घाटशुल्क दरों में कटौती की वजह से राजस्व में कटौती रु 38.47 करोड़ के अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष के भीतर होगी। यदि तत्समय अनुमानित रु 38.47 करोड़ के राजस्व प्रभाव को तुलना प्रयोजन के लिए अनुमानित परिचालन आय से कम किया जाता है तो कुल मिन्नता उपर्युक्त तालिका में उल्लिखित +7.68 प्रतिशत के विपरीत +10 प्रतिशत (लगभग) परिणामित होती है।

(ग). परिचालन व्यय और प्रबंधन उपरिव्यय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।

संयोगवश, वर्ष 2009-10 के लिए 'पोत संबंधित गतिविधि' के मामले में वास्तविक प्रशासन और सामान्य व्यय रु 2219.10 लाख प्रतिवेदित किया गया है। इन व्ययों की पिछले दो वर्षों 2007-08 और 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों क्रमशः रु 525.03 लाख और रु 651.73 लाख की तुलना में चार गुना वृद्धि देखी गई है। जब स्थिति स्पष्ट करने के लिए कहा गया था तो पत्तन ने बताया कि वर्ष 2009-10 के वास्तविक व्ययों में संक पोत द्वारा किए गए प्रदूषण से बचने के लिए तेल को हटाने के लिए खर्च की गई रु 1687 लाख की राशि शामिल है। पत्तन ने यह भी बताया है कि अगले तीन वर्षों के लिए प्रस्तावित व्यय 2009-10 के वास्तविक व्यय पर आधारित है क्योंकि इसे भविष्य की आशंकाओं से बचने के लिए पत्तन से पोत को हटाए जाने की जरूरत होगी। 2009-10 के दौरान पत्तन द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक व्यय पिछली अवधि में विश्लेषित किया गया है।

(घ). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 पत्तन न्यासों के मामले में कम्पनी एकट के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास की गणना के लिए है। तथापि, पत्तन ने इस आधार पर भारत सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार मूल्यहास की गणना की है कि यह व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है कि टीएमपी के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यहास के लिए पृथक लेखा व्यवस्थित किया जाए। पीपीटी का प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों का अनुसरण करने के लिए कहा गया है। यह संभव नहीं है कि इस स्थिति में पत्तन द्वारा परिकलित मूल्यहास को संशोधित किया जाए। जब वही खातों के अनुसार मूल्यहास इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है, पत्तन को सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान इस संबंध में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुपालन की जरूरी कार्रवाई शुरू करे।

(ड). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए परिचालन व्ययों, मूल्यहास और प्रबंधन उपरिव्ययों के मामले में मिन्नता का जोड़ क्रमशः: (−)4.9 प्रतिशत, (−)3.36 प्रतिशत और (−)5.37 प्रतिशत परिणामित होता है।

(च). पीपीटी ने यह कहते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक वित्त एवं विविध आय की कुछ मदों पर विचार नहीं किया है कि वे मदें एकमुश्त आय हैं और संचयी प्रकृति की नहीं हैं। ऐसी मदों, मूल्य के साथ, के वर्षवार ब्योरे नीचे दिए गए हैं:

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10
(i)	बिना सर्विस-योग्य सामग्रियों की विक्री	0.00	302.82	99.36
(ii)	फॉरफिटिड डिपॉसिट	662.77	66.09	2033.23
(iii)	ठेकेदारों पर जुमाने	67.68	407.94	243.43
(iv)	विविध प्राप्तियां (लौह अयस्क प्लॉट की नीलामी)	1306.67	243.01	1585.31
(v)	एचएमसी निजी परिचालकों से अपफ्रंट प्रीमियम	0.00	0.00	771.87
	कुल	2037.12	1019.86	4733.20

पत्तन द्वारा प्रेषित व्योरों से यह देखा गया है कि उसके द्वारा अलग की गई आय सामान्य परिचालनों से है। इसलिए, पत्तन का यह दावा कि वे एकमुश्त प्राप्तियां हैं, भविष्य अवधि के लिए ऐसी गतिविधियों से आय के अनुमान के प्रयोजन के लिए प्रासंगिक होगी, परन्तु पूर्वकाल में पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक आय को पूर्व अवधि विश्लेषण में सुविचारित किए जाने की जरूरत है। इस स्थिति के मददेनजर, उपर्युक्त तालिका में दी गई वास्तविक आय हमारे द्वारा तत्संबंधी वर्षों की वित्त एवं विविध आय के अधीन सुविचारित की गई है।

(छ). वास्तविकताओं पर पत्तन द्वारा सुविचारित वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 'वित्तीय एवं विविध आय' में पूर्व अवधि मदों शामिल हैं। पत्तन द्वारा प्रेषित ब्रेकअप से यह देखा गया है कि वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्व अवधि मदों में पिछले वर्षों में ब्याज की गलत गणना और प्रोद्भूत ब्याज के गलत प्रावधान से क्रमशः रु 275.95 लाख और रु 904.38 लाख की आय शामिल है। चूंकि ब्याज तत्व सरकारी नीति दिशानिर्देशों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण नियोजित पूँजी

पर प्रतिलाभ में लागत की मद नहीं है, इसलिए गलत व्याज गणना/प्रावधान से पूर्व अवधि में हुई आय भी प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक नहीं है। इसलिए, वर्ष 2008–09 और 2009–10 में पूर्व अवधि मदों में व्याज घटक हमारे द्वारा 'वित्त एवं विविध आय' से अलग रखा गया है।

(ज). वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक वित्तीय एवं विविध व्यायों में क्रमशः ₹ 25.00 करोड़, ₹ 25.00 करोड़ और ₹ 43.12 करोड़ का पेंशन और उपदान निधि में अंशदान शामिल है। अक्तूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, पीपीटी ने वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए ₹ 40 करोड़, ₹ 60 करोड़ और ₹ 60 करोड़ कुल राशि ₹ 160 करोड़ के अंशदान का यह कहते हुए प्रस्ताव किया है कि अनाच्छादित पेंशन निधि अपेक्षा को पूरा करने के लिए पेंशन निधि को बढ़ाने की जरूरत थी। इस स्थिति पर विचार करते हुए, वर्ष 2000–01 से 2006–07 के दौरान अर्जित निवल अधिशेष राशि ₹ 140.32 करोड़ पेंशन निधि की बढ़ोतरी के लिए अलग से चिह्नित की गई थी। अब यह देखा गया है कि पिछले संशोधन में अभियहिन्त ₹ 140.32 करोड़ में से, उक्त 3 वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा किया गया वास्तविक योगदान, ₹ 47.20 करोड़ के शेष को छोड़ते हुए, केवल ₹ 93.12 करोड़ है। इसलिए, वर्ष 2007–08 से 2009–10 तक 3 वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा पेंशन निधि में किया गया वास्तविक योगदान, जो पूर्ववर्ती अधिशेषों से पूरा करने का निर्णय पहले ही लिया जा चुका है, व्यय के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है। ₹ 47.20 करोड़ की शेष राशि का संव्यवहार इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में स्पष्ट किया गया है।

(झ). वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित अचल परिसंपत्तियों का शेष निवल प्रखंड नियोजित पूँजी के लिए है। पत्तन ने प्रत्येक गतिविधि के अधीन सुविचारित परिसंपत्तियों का मूल्य दर्शाते हुए चार मुख्य गतिविधियों के लिए नियोजित पूँजी विवरण भेजे हैं, प्रत्येक गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों की सूची की पहचान करते हुए नियांरित किया बताया गया है। इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति इस विश्लेषण में विश्वास की गई है।

इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान उठाए गए एक विशिष्ट प्रश्न पर, पत्तन ने बताया था कि उसने सभी परिसंपत्तियों को 'व्यवसाय परिसंपत्तियां' रूप में सुविचारित किया है। अक्तूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, पत्तन ने कुछ परिसंपत्तियों को 'संपदा गतिविधि' के अधीन 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां' रूप में वर्गीकृत किया था और प्रासंगिक वर्षों के लिए ऐसी परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड के शेष मूल्य को भी प्रेषित किया था। जब स्थिति स्पष्ट करने के लिए कहा गया था तो पत्तन ने बताया था कि पिछले संशोधन में निर्दिष्ट संपदा गतिविधि की व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में लिया गया है। गतिविधियों के बीच परिसंपत्तियों का पुनःवर्गीकरण स्वीकार किया गया है क्योंकि पत्तन ने बताया है कि उसने प्रत्येक गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों की पहचान की है।

तथापि, पत्तन ने परिसंपत्तियों की स्थिति को अचानक 'व्यवसाय संबंधित' से 'व्यवसाय परिसंपत्तियां' में बदलने का कोई औचित्य नहीं किया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए पिछले संशोधन के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित समान 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां' का मूल्य तत्संबंधी वर्षों के पिछली अवधि के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है। तथापि, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां अब पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन सुविचारित किया गया है।

(ज). पत्तन ने मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार तीन वर्षों 2007–08 से 2009–10 के लिए कार्य पूँजी की मदों का मूल्य परिकलित किया है, जो परिकलन में देखी गई कुछ सांख्यिक त्रुटियों के सुधार के बाद हमारे द्वारा सुविचारित की गई है। पत्तन ने सभी तीन वर्षों के लिए मौजूदा देयताओं का मूल्य 'शून्य' रूप में सुविचारित किया है। वर्तमान देयताओं, वर्तमान देयताओं की कुछ मदों जैसे ब्राकाया वेतन और मजदूरी, भंडारों के लिए जमाकर्ता और विविध जमाकर्ता पर विचार करने के लिए, जो सुविचारित वर्तमान परिसंपत्तियों की मदों के लिए प्रासंगिक प्रतीत होती हैं, विशिष्ट प्रतिमानकों के अभाव में, तत्संबंधी तीन वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविकताओं पर स्वीकार किए गए हैं। वर्तमान परिसंपत्तियों और मौजूदा देयताओं के स्वीकार्य स्तर पर विचार करते हुए, इन तीन वर्षों के लिए कार्य पूँजी नकारात्मक होगी और इसलिए इसे 'शून्य' सुविचारित किया गया है।

(झ). पीपीटी ने वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए पत्तन की अभिकल्प क्षमता क्रमशः 56 मिलियन टन, 71 मिलियन टन और 76 मिलियन टन बताई है। पत्तन की अभिकल्प क्षमता और तदनुलूपी वर्षों के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात पर विचार करते हुए, उक्त वर्षों 2006–07 से 2008–09 के लिए

क्षमता उपयोग क्रमशः 75.79 प्रतिशत, 65.37 प्रतिशत और 75.01 प्रतिशत परिगणित होता है। तदनुसार, उक्त तीन वर्षों के लिए नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ और व्यवसाय परिसंपत्तियों पर अधिकतम दर और तत्संबंधी वर्षों के लिए यथा लागू व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर जोखिम मुक्त दर पर स्वीकृत किया गया है।

(थ). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रतिलाभ के बाद अतिरिक्त अधिशेष क्रमशः ₹0 169.97 करोड़, ₹0 178.88 करोड़ और ₹0 242.32 करोड़ होता है। संयोगवश, पत्तन द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरण में भी उक्त तीन वर्षों के दौरान लगभग ₹0 370 करोड़ के प्रतिलाभ के बाद, पूर्व अधिशेष दर्शाया गया है। हालांकि पत्तन ने अतिरिक्त अधिशेष को परिमाणित किया है, परन्तु इसने प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा परिकल्पित, भविष्य प्रशुल्क में ऐसे अधिशेष का समायोजन नहीं किया है।

(द). अनुसारों की तुलना में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पीपीटी के वास्तविक निष्पादन में, प्रमुख पैरामीटरों के मामले में, कुल भिन्नताओं का सार नीचे तालिका में दिया गया है:

(₹0 करोड़ों में)

विवरण	2007-08 to 2009-10 (कुल)		
	अनुमान	वास्तविक	भिन्नता
यातायात (मिलियन टनों में)	158.42	145.86	(-)7.93%
परिचालन आय	1933.34	2081.76	(+)7.68%
परिचालन व्यय (मूल्यहास और उपरिव्ययों सहित)	111.87	1063.12	(-)4.32%
निवल वित्तीय एवं विविध आय / (व्यय)	(11.84)	77.73	(+)756.29%
नियोजित पूँजी	5450.97	3277.15	(-) 39.88%
नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की दर	16.00%	24.81%	(+)58.08%

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 पूर्व अधिशेष के समायोजन के लिए + या - 20 प्रतिशत का कार्यनिष्पादन भिन्नता निर्धारित करते समय, प्रत्यक्ष और वित्तीय दोनों कार्यनिष्पादन विनिर्दिष्ट करता है। इस मामले में, जब प्रत्यक्ष निष्पादन 7.93 प्रतिशत की नकारात्मक भिन्नता दर्शाता है, वित्तीय निष्पादन के सभी प्रमुख पैरामीटर जैसे परिचालन आय, परिचालन व्यय, निवल वित्तीय एवं विविध आय और नियोजित पूँजी, नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ 4.32 प्रतिशत से 58.08 प्रतिशत के बीच सकारात्मक भिन्नता दर्शाता है। नियोजित पूँजी में भिन्नता और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की दर 20 प्रतिशत की निर्धारित सीमा से ज्यादा है। आरओसीई की दर में 58.08 प्रतिशत की भारी भिन्नता पर विचार करते हुए, यह जरूरी है कि दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट पूर्व अधिशेष को समायोजित किया जाए। तथापि, भविष्य प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष को समायोजित करने से पहले, अक्टूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले संशोधन में अंगीकृत दृष्टि पेंशन और ग्रेच्युटी निधि में कमी को पूरा करने की जरूरत है। पेंशन निधि से संबंधित पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति नीचे दी गई है:

(₹0 करोड़ों में)

विवरण	राशि
पेंशन निधि	
(क) मौजूदा पेंशनरों के लिए 31 मार्च 2010 को शेष	318.41
(ख) मौजूदा कर्मचारियों के लिए अतिरिक्त अपेक्षा (जीवनांकक मूल्यांकन के अनुसार)	370.00
कुल अपेक्षा	688.41

प्रतिवेदित स्थिति से यह प्रतीत होता है कि मौजूदा पेंशनरों और मौजूदा कर्मचारियों को कवर करने के लिए पीपीटी को ₹0 688.41 करोड़ के कॉरपस की जरूरत है। चूंकि ₹0 318.41 करोड़ की शेष मौजूदा पेंशन निधि मौजूदा पेंशनरों को कवर करने के लिए ही पर्याप्त है, इसलिए पत्तन ने ₹0 370 करोड़ की कमी के विपरीत, तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के इस प्रशुल्क चक्र में ₹0 240 करोड़ के योगदान का प्रस्ताव किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अक्टूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, इस प्राधिकरण ने यह नज़रिया लिया था कि पूर्व अधिशेष के समायोजन और भविष्य प्रशुल्क के सापेक्ष अलग से पेंशन निधि को बढ़ाने की अनुमति देने की बजाय, यह उपयुक्त होगा कि पूर्व अधिशेष को पेंशन निधि में अंतरित किया जाए और भविष्य

प्रशुल्क को इस बोझ से मुक्त किया जाए और, तदनुसार, वर्ष 2006–07 तक वास्तविक पूर्व अधिशेष राशि ₹ 140.32 करोड़ पेशन निधि को बढ़ाने के लिए अभियिन्हित किया गया था। यही दृष्टिकोण इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में भी अनुसरित किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, 2006–07 तक की अवधि के लिए अनुपयुक्त पूर्व अधिशेष राशि ₹ 47.20 करोड़, जिसे ₹ 370.00 करोड़ की पेशन निधि में कमी के सापेक्ष पहले समायोजित किया गया है। ₹ 322.80 करोड़ की शेष कमी को वर्ष 2007–08 से 2009–10 के वास्तविक पूर्व अधिशेष राशि ₹ 591.17 करोड़ के सापेक्ष समायोजित किया गया है। ₹ 134.18 करोड़ के शेष अतिरिक्त अधिशेष का 50 प्रतिशत भविष्य प्रशुल्क के सापेक्ष समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पूर्व अधिशेष को भावी प्रभाव से समायोजित किया जाना है। चूंकि वर्ष 2010–11 पीपीटी के लिए अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क के प्रभावी होने से पहले समाप्त हो जाएगा, इसलिए पूर्व अधिशेष के समायोजन केवल वर्ष 2011–12 से प्रभावी होंगे, क्योंकि प्रशुल्क का पूर्वव्यापी प्रभाव से समायोजन परिकल्पित नहीं किया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पूर्व अधिशेष को भावी प्रभाव से समायोजित किया जाना है। चूंकि वर्ष 2010–11 पीपीटी के लिए अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क के प्रभावी होने से पहले समाप्त हो जाएगा, इसलिए पूर्व अधिशेष के समायोजन केवल वर्ष 2011–12 से ही किए जा सकते हैं, क्योंकि प्रशुल्क के पूर्वव्यापी प्रभाव से समायोजन की परिकल्पना नहीं है। कुछ अन्य मासलों के संबंध में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, पूर्व अधिशेष 2011–12 से शुरू पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किया गया है।

(v). (क). अपने दिसम्बर 2009 के प्रारंभिक प्रस्ताव में, पत्तन ने तीन वर्षों 2010–11 से 2012–13 के लिए क्रमशः 56.74 मिलियन मीट्रिक टन (मी.ट.), 59.30 मी.ट. और 62.30 मी.ट. वार्षिक यातायात का अनुमान लगाया था। पत्तन ने बाद में दो बार अर्थात् जून 2010 में ऊर्ध्वरुखी और सितम्बर 2010 में अधोगामी अपना यातायात अनुमान संशोधित किया था। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2009–10 के दौरान प्रहसित घटकवार वास्तविक यातायात और और वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित संशोधित कार्गोवार यातायात अनुमान निम्नवत् है:

(मिलियन मीट्रिक टनों में)

घटक	2009-10 वास्तविक	2010-11 अनुमान	2011-12 अनुमान	2012-13 अनुमान
पीओएल	11.60	13.00	15.00	15.00
लौह अयस्क	16.10	15.00	15.00	15.00
ताप कोयला	10.00	10.00	10.00	10.00
कोकिंग कोयला	10.00	10.00	10.00	10.00
अन्य	9.31	9.00	10.00	10.00
कुल	57.01	57.00	60.00	60.00

(ख). पत्तन से भिन्नताओं, यदि कोई हों, के कारणों के साथ पत्तन की व्यवसाय योजना के संदर्भ में यातायात अनुमानों का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने प्रत्युत्तर दिया था कि पत्तन की व्यवसाय योजना तीन वर्षों पहले और वर्तमान लड्जान पर विचार करते हुए तैयार की गई थी, आर्थिक मंदी और स्टील तथा लौह मार्केट में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में अस्थिरता की वजह से 2012–13 तक यातायात में केवल मामूली बढ़ोतरी ही होगी। पत्तन ने यह भी बताया है कि वह वर्ष 2010–11 में यातायात में गिरावट के दौर का अनुभव कर रहा है।

(ग). पत्तन ने बाद में अपने द्वारा वर्ष 2010–11 फरवरी 2011 तक के दौरान प्रहसित घटकवार वास्तविक यातायात भेजा था। वर्ष 2010–11 फरवरी 2011 तक में पत्तन द्वारा प्रहसित कुल प्रहसित यातायात 50.64 मी.ट. बताया गया है, जिसे यदि पूरे वर्ष में बांटा जाए तो यह 57.00 मी.ट. के अनुमान के सापेक्ष 55.24 मी.ट. परिणामित होता है। तथापि, पत्तन ने वर्ष 2010–11 से 2012–13 के अपने यातायात पूर्वानुमानों को संशोधित नहीं किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने पत्तन द्वारा भेजे गए यातायात अनुमानों पर आपत्ति नहीं उठाई थी। पत्तन ने पुष्टि की है कि अनुमानित यातायात पूर्वानुमानों में इफको और पीपीएल द्वारा उन्हें आंबिट किए गए बर्थों में प्रहसित किया जाने वाला यातायात शामिल है। अतः वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित यातायात अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किया गया है।

(vi). (क). पीपीटी ने वर्ष 2009–10 के दौरान तत्संबंधी गतिविधियों से अर्जित वास्तविक आय के आधार पर वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए परिचालन आय का अनुमान लगाया है। हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए कार्गो प्रहस्तन आय के लिए गणनाएं

भेजी हैं। वर्तमान दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर वर्ष 2009–10 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित संशोधित गणनाओं से यह देखा गया है कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों से कुल आय वर्ष के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से सहमत है हालांकि गणनाओं और लेखों के बीच वैयक्तिक कार्गो समूह–वार आय में अन्तर थे। पत्तन ने अनुमानित यातायात के लिए समायोजित वर्ष 2009–10 की गणनाओं के आधार पर वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए कार्गो प्रहस्तन आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय निम्नलिखित संशोधनों के अधीन हमारे द्वारा सुविचारित की गई है:

(i) कंटेनर प्रहस्तन पर कार्गो संबंधित प्रमार्णों में रियायत को 2010–11 के पूरे वर्ष में इसे विभाजित करते हुए अप्रैल 2010 से फरवरी 2011 तक पत्तन द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2010–11 के लिए अनुमानित किया गया है। अगले दो वर्षों के लिए, इस लेखा पर अनुमानित रियायत 2010–11 के समान स्तर पर बनाए रखी गई है क्योंकि पत्तन के यातायात अनुमान अगले दो वर्षों के लिए कंटेनर यातायात में किसी बदलाव को परिकल्पित नहीं करते हैं। अनुमानित रियायत जो ₹ 22.95 लाख परिणित होती है, वर्ष 2010–11 से 2012–13 के प्रत्येक वर्ष के लिए कार्गो प्रहस्तन आय के अनुमानों में स्वीकार नहीं की गई है।

(ii) जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए पत्तन में निजी प्राधिकृत एचएमसी परिचालकों से प्राप्त रॉयल्टी के लिए वर्ष 2009–10 के दौरान लेखांकित ₹ 509.95 लाख की वास्तविक राशि को नजरअंदाज किया है। पत्तन ने वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए इस लेखा पर किसी आय का अनुमान भी नहीं लगाया है। चूंकि आय की इस मद को 'रॉयल्टी' रूप में सुविचारित किया जाना चाहिए और मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार माना जाना चाहिए, इसलिए वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए इस लेखा पर पत्तन को अनुमानित आय, वर्ष 2009–10 के लिए वास्तविक आय के आधार पर, ₹ 500 लाख प्रति वर्ष सुविचारित किया गया है। वर्ष 2009–10 के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, उक्त अनुमानित आय का 100 प्रतिशत एस्को खाते में यथा प्रोद्भूत सुविचारित किया गया है। वर्ष 2009–10 से 2012–13 के लिए एस्को खाते में वास्तविक/अनुमानित प्रोद्भूत को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
ओपनिंग बैलेस	0.00	509.95	1009.95	1509.95
जोड़े: वर्ष के दौरान रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत	509.95	500.00	500.00	500.00
उप-जोड़	509.95	1009.95	1509.95	2009.95
घटाएँ: अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए वर्ष के दौरान उपयोगिताएँ	0.00	0.00	0.00	0.00
जमा शेष	509.95	1009.95	1509.95	2009.95

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, वर्ष विशेष में एस्को खाते में संचयन पांच वर्षों के भीतर अवसंरचना विकास के लिए उपयोग किए जाने चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2013–14 एस्को खाते में शेष के उपयोग के लिए डेडलाइन है, जो वर्तमान प्रशुल्क चक्र के बाद आते हैं। इसलिए, 2012–13 तक एस्को खाते में वास्तविक/अनुमानित प्रोद्भूत इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के प्रयोजन के लिए परिचालन आय के रूप में सुविचारित नहीं किए गए हैं।

विशिष्ट प्रश्न पर, पत्तन ने पुष्टि की है कि बीओटी परिचालक से किसी राजस्व हिस्सेदारी पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि सभी प्रस्तावित बीओटी परियोजनाएं कार्यान्वयन की स्थिति में हैं और 2013 के बाद पूरी होंगी। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(ख). बीओटी ने वर्ष 2009–10 के दौरान अर्जित वास्तविक आय के आधार पर पोत संबंधित आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पोतों का अनुमानित कुल जीआरटी वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा एवं 2009–10 के दौरान वास्तविक यातायात के लिए समायोजित वर्ष 2009–10 के लिए पोतों के वास्तविक कुल जीआरटी के आधार पर

परिकलित किया गया है। प्रमुख पोत संबंधित प्रशुल्क मदों जैसे पत्तन देयताएं, पाइलटेज एवं टोकेज और वर्थ किराया प्रभारों के अधीन वर्ष 2009–10 के दौरान पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक आय 2009–10 के लिए वास्तविक कुल जीआरटी और अनुपातिक आधार पर तदनुरूपी वर्षों के लिए अनुमानित कुल जीआरटी प्रयुक्त करते हुए अनुवर्ती वर्षों 2010–11 से 2012–13 के लिए एक्स्ट्रापोलेटेड किया गया है। पोत संबंधित प्रभारों की प्रमुख मदों के अनुमानन में पत्तन द्वारा अंगीकृत उपर्युक्त दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है।

चूंकि पत्तन ने भारतीय रूपयों में 2009–10 के दौरान अर्जित कुल पोत संबंधित आय पर विचार किया है, इसलिए वर्ष 2009–10 के दौरान प्रचलित अमेरिकी डॉलर के विनिमय दर में भिन्नता की वजह से राजस्व प्रभाव और मौजूदा बाजार दर वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित आय में प्रदर्शित नहीं की गई है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.1.1 के अनुसार, विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार डॉलरों में मूल्यवर्ती और भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे। इसलिए, विनिमय दर भिन्नता को स्वीकार किए बिना पत्तन द्वारा प्रेषित आय अनुमानन को इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में समायोजित किए जाने की जरूरत है।

इसके अलावा, पत्तन ने प्रासंगिक वर्षों। के लिए विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के कुल/औसत जीआरटी घोरे नहीं भेजे हैं। तथापि, इसने प्रासंगिक वर्षों के लिए विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों की अलग-अलग संख्या भेजी है। इस सूचना के आधार पर, यह देखा गया है कि पोतों की कुल संख्या में विदेशगामी पोतों की हिस्सेदारी लगभग 80 प्रतिशत है। इसलिए, विदेशगामी पोतों से पोत संबंधित आय की हिस्सेदारी, विनिमय दर भिन्नता के समायोजन के प्रयोजन के लिए, कुल अनुमानित पोत संबंधित आय का 80 प्रतिशत परिकल्पित की गई है।

हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने वर्ष 2009–10 के दौरान अपने द्वारा सुविचारित विनिभय दरों की औसत और वर्ष 2010–11 फरवरी 2011 तक के दौरान सुविचारित विनिमय दरों की औसत भेजी है, जो क्रमशः रु 46.99 प्रति अमेरिकी डॉलर और रु 45.24 प्रति अमेरिकी डॉलर बताया गया है। इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित अमेरिकी डॉलर के लिए बाजारदर रु 45.25 प्रति अमेरिकी डॉलर है जो 2010–11 फरवरी 2011 तक की औसत के लगभग बराबर है। इसलिए, वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए उक्त प्रशुल्क मदों से अनुमानित पोत संबंधित आय का 80 प्रतिशत वर्ष 2009–10 के लिए रु 46.99 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत दर को आधार रूप में लेते हुए रु 45.25 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर से समायोजित किया गया है।

पत्तन ने तदर्थ आधार पर वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पोत संबंधित प्रभारों की अन्य मदों जैसे जल आपूर्ति, पोतों का किराया, दुधाव सर्वेक्षण शुल्क, फेंडर प्रभार, आदि से आय का अनुमान लगाया है। इन मदों से आय के अनुमानन के लिए किन्हीं गणनाओं के अभाव में, हम इस स्थिति में नहीं हैं कि इस लेख पर अनुमानित आय का सत्यापन किया जाए। इसलिए, इस विश्लेषण में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

पत्तन ने मौजूदा उच्चतर क्रेन वर्थ किराया प्रभारों की बजाय ईक्यू-1 से ईक्यू-3 में गैर-क्रेन वर्थ किराया प्रभारों का प्रस्तावित किया है, व्योंकि इन वर्थों। में क्रेनें नष्ट कर दी गई थीं। तथापि, पत्तन ने भविष्य में निम्नतर दरों पर वर्थ किराया प्रभारों को-वसूल करने के प्रस्ताव के फलस्वरूप वित्तीय विविक्षा नहीं भेजी है। अपेक्षित व्योंकों के अभाव में, इस संबंध में भिन्न-भिन्न आय को परिमाणित और वर्ष 2010–11 से 2012–13 के अनुमानों में समायोजित नहीं किया जा सका।

(ग). पीपीटी ने 2009–10 के स्तर पर ही वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए रेलवे गतिविधियों से आंय का यह कहते हुए अनुमान लगाया है कि वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए यातायात मात्रा में मामूली वृद्धि पीओएल कार्गो की वजह से है जो रेलवे आय से संबंधित नहीं है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

किन्तु, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि रेलवे गतिविधियों के लिए प्रशुल्क समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है ना कि इस प्राधिकरण द्वारा। इसलिए, रेलवे गतिविधियों से आय इस विश्लेषण में केवल समग्र पत्तन की बहुत वित्तीय/लागत स्थिति के मूल्यांकन के लिए सुविचारित की गई है।

(घ). पीपीटी ने यह कहते हुए 2009-10 के स्तरपर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए संपदा संबंधित आय का अनुमान लगाया है कि संपदा गतिविधि से आय निश्चित नहीं है। जैसाकि पहले बताया गया है, भारत सरकार के भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार, पट्टा किराये 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के अधीन हैं। इस प्रावधान के अनुसार, पत्तन द्वारा संपदा गतिविधि, अर्थात् भूमि किशया और भवनों, शैडों एवं गोदामों के किराये के अधीन प्रेषित वर्ष 2010-11 के आय अनुमानों की दो मदों को, वर्ष 2009-10 को आधार रूप में लेते हुए, प्रासंगिक मदों के अधीन वर्ष 2009-10 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक आय में 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

दो अन्य मदों अर्थात् वसूली-योग्य सेवा प्रभार और 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के स्तर पर संपदा गतिविधि के अधीन रेट रॉयल्टी/अन्य के मामले में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं।

संपदा किशये के लिए दरें सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार निर्धारित की जानी हैं। किन्तु संपदा किरायों से अनुमानित आय इस कार्यवाही में केवल पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति निर्धारित करने और यह देखने के लिए सुविचारित की गई है कि इस गतिविधि से होने वाला अधिशेष, यदि कोई हो, अन्य घाटे वाली गतिविधियों को प्रति-सहायिकी में उपयोग किया जा सकेगा, जैसाकि प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों के खंड 2.11.5 में दिया गया है।

(vii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल परिचालकों के व्यय अनुमान सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के भौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत उत्तार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत प्रशुल्क मामलों के लिए 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया जा रहा है। जब पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन और रेलवे गतिविधियों के मामले में 3.76 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रत्येक परिचालन व्ययों का अनुमान लगाया है, इसने वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक परिचालन व्ययों को आधार रूप में लेते हुए पोत संबंधित और संपदा गतिविधियों के मामले में 5.80 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया है। पोत संबंधित और संपदा गतिविधियों, सिवाय पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन कुछ मर्दे जिनपर नीचे अलग से चर्चा की गई है, के मामले में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित परिचालन व्ययों को, वर्ष 2009-10 को आधार रूप में लेते हुए, 2009-10 के वास्तविक व्ययों में 3.76 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए हमारे द्वारा अधिनातन किया गया है।

(ख). पत्तन ने बिना किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार किए सभी तीन वर्षों के लिए एकसमान रूप से तदर्थ आधार पर पोत संबंधित गतिविधि के अधीन शुष्क गोदीकरण, निकर्षण और अन्य व्ययों का अनुमान लगाया है। वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 4539.29 लाख के वास्तविक व्यय के सापेक्ष तीन वर्षों। 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक निकर्षण लागत ₹ 4500 लाख अनुमानित की गई है। शुष्क-गोदीकरण और अन्य व्यय ₹ 50.00 लाख प्रतिवर्ष उक्त तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1.00 लाख प्रतिवर्ष का अनुमान लगाया है, जबकि वर्ष 2009-10 के दौरान क्रमशः ₹ 28.11 लाख और ₹ 0.84 लाख के वास्तविक व्यय थे। जब वर्ष 2010-11 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित निकर्षण लागत बिना किसी संशोधन के सुविचारित की गई है तो अगले दो वर्षों के अनुमान, 2010-11 के अनुमानों को आधार रूप में लेते हुए, 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करते हुए संशोधित किया गया है। यही दृष्टिकोण उपर्युक्त व्ययों की दो अन्य मदों के मामले में अनुसरित किया गया है।

(ग). पत्तन ने, सिवाय संपदा गतिविधि, सभी गतिविधियों के मामले में सम्पूर्ण प्रत्येक परिचालन व्ययों पर 2009-10 के वास्तविक यातायात और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात के लिए समायोजित के संदर्भ में 100 प्रतिशत परिवर्तनीय पर विचार किया है। पत्तन ने न तो प्रत्येक उप-गतिविधि के अधीन प्रोटम्बूत/अनुमानित प्रकार वार व्ययों को दर्शाते हुए उप-गतिविधि वार लागत विवरण भेजे हैं ना ही, फार्म 3 ख में यथा अपेक्षित, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित परिचालन लागत का ब्रेकअप भेजा है। अपेक्षित व्योरों के अभाव में, पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है।

(घ). पत्तन ने पुष्टि की है कि व्यय के अनुमान मजदूरी संशोधन के प्रभाव को लेखा में लेते हुए लगाए गए हैं।

(ङ). जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पोत संबंधित गतिविधि के अधीन वास्तविक प्रशासन और सामान्य व्यय ₹ 2219.10 लाख में समुद्र में पोत की सिंकिंग की वजह

से प्रदूषण के बचाव के लिए तेल को हटाने के लिए खर्च किए गए ₹ 10687 लाख शामिल हैं। पत्तन ने उपर्युक्त व्यय को बिना अलग रखे 2009–10 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर इस लेखा पर वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए भविष्य व्यय का अनुमान लगाया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अनुमान 2009–10 के वास्तविक आधार पर लगाया गया है क्योंकि भविष्य की परिस्थितियों से बचाव के लिए समुद्र से पोत को हटाना होगा। पत्तन ने न तो पोत को हटाने के लिए प्रस्तावित व्ययों के लिए कोई अनुमान भेजा है और न ही इसके पूरा होने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित की है। पत्तन ने संबद्ध पक्षों या अंडरराइटरों में से किसी की ओर से इस संबंध में किए जाने वाले दावे के बारे में भी कुछ नहीं कहा है। तथापि, अन्य संबद्ध पक्षों की भूमिका/जिम्मेदारी, बीमा दावा आदि जैसे मुद्दों पर बातचीत किए बिना और इस स्थिति को भी स्वीकार करते हुए कि पोत को नहीं हटाने से पैदा होने वाली कोई स्थिति पत्तन परिचालनों को भी बाधित कर सकती है, इस संबंध में पत्तन द्वारा सुविचारित अनुमानों पर विश्वास किया गया है। तथापि, पत्तन को सलाह दी जाती है कि संबद्ध पक्षों से प्राप्त/प्राप्ति-योग्य राशि के समायोजन के बाद इस संबंध में हुए वास्तविक व्ययों के बारे में रिपोर्ट करे, जल्द से जल्द कार्य पूरा किया जाए। इस लेखा पर अनुमानित और वास्तविक व्ययों के बीच अन्तर, यदि कोई हो, इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(viii). जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने भारत सरकार द्वारा निर्धारित परिसंपत्तियों के जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार मूल्यहास परिकलित किया है। वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित मूल्यहास गणनाओं पर विचार किया गया है, सिवाय तत्संबंधी वर्षों के दौरान सकल प्रखंड में परिवर्धनों पर मूल्यहास। पीपीटी द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में अनुमानित परिवर्धनों पर इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में चर्चा की गई है। सुविचारित सकल प्रखंड में सभी परिवर्धनों पर मूल्यहास, पत्तन द्वारा प्रेषित तत्संबंधी परिसंपत्तियों के शुरू होने के संबंधित माह और वर्ष के आधार पर, वर्ष 2010–11 से 2012–13 के दौरान, यथानुपात आधार पर, संशोधित किया गया है।

(ix). पीपीटी ने वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए उपरिव्ययों के अनुमानन के प्रयोजन के लिए वर्ष 2009–10 के वास्तविक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों में, वर्ष 2009–10 को आधार रूप में लेते हुए और यातायात परिवर्तन के लिए पूर्णतः समायोजित, 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया है। पत्तन ने उपरिव्ययों के परिवर्तीय और अचल घटकों पर कोई विश्लेषण नहीं भेजा है। ऐसे विश्लेषण के अभाव में, पीपीटी द्वारा वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों पर विचार किया गया है।

(x). पत्तन ने वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए ₹ 1000 लाख प्रतिवर्ष पर एकसमान रूप से वित्त एवं विविध आय का अनुमान लगाया है। पत्तन द्वारा प्रेषित व्योरों से यह देखा गया है कि इस अनुमान में पूर्व अवधि मदों के लिए आय राशि ₹ 445 लाख प्रतिवर्ष शामिल है। पूर्व अवधि मदों सामान्यतः अनुमान स्तर पर भविष्य वर्षों के लिए सुविचारित नहीं की जाती हैं। इसलिए, वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित वित्त एवं विविध आय पूर्व अवधि मदों को अलग रखते हुए संशोधित और तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए एकसमान रूप से ₹ 555 लाख पर विचार किया है।

(xi). वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित वित्त एवं विविध व्ययों में पेंशन निधि में अंशदान क्रमशः ₹ 75.00 करोड़, ₹ 80 करोड़ और ₹ 85.00 करोड़, सभी तीन वर्षों के लिए कुल ₹ 240.00 करोड़, शामिल है। वित्तीय और विविध व्ययों की अन्य मदों सभी तीन वर्षों। के लिए एकसमान रूप से ₹ 3.00 करोड़ पर पत्तन द्वारा अनुमानित की गई है। यूंकि जीवनांकक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि में ₹ 370.00 करोड़ की कमी पूर्व अधिशेष से पूर्णतः समायोजित की गई है, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, इसलिए वर्ष 2010–11 से 2012–13 के दौरान पेंशन निधि में योगदान के लिए ₹ 240.00 करोड़ पर विचार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

तथापि, जीवनांकक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि शेष जमा व्यवरिष्ट करने के बाद भी, भविष्य पेंशन भुगतानों को संतुलित करने के लिए नियमित वार्षिक अंशदान जरूरी हो जाता है। यूंकि पत्तन ने वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए अनुमानित वार्षिक अंशदान के लिए कोई गणना नहीं भेजी है, इसलिए हमने वर्ष 2007–08 से 2009–10 के दौरान पत्तन द्वारा पेंशन निधि में किए गए वास्तविक अंशदान की औसत पर ही अनुमान लगाया है, जो ₹ 31.04 करोड़ प्रतिवर्ष परिणित होता है। अतः वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पेंशन निधि में अनुमानित वार्षिक अंशदान एकसमान रूप से ₹ 30.00 करोड़ प्रतिवर्ष सुविचारित कियां गया है।

विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने तीन वर्षों 2010–11 से 2012–13 के प्रत्येक वर्ष के लिए एकसमान रूप से ₹ 300 लाख पर सुविचारित वित्त एवं विविध व्ययों की अन्य मदों के ब्योरे नहीं भेजे हैं। इन व्योरों के अभाव में, पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है, परन्तु इसके प्रशुल्क की अगली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों का सत्यापन किया जाएगा।

(xii). पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, वित्तीय एवं विविध आय और वित्तीय तथा विविध व्यय प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत विवरण प्रारूपों में दिए गए अनुदेशों के अनुसार चार मुख्य गतिविधियों में प्रभाजित किए गए हैं। पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए मुख्य गतिविधियों के बीच प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों के विभिन्न घटकों के प्रमाणन का अनुपात दर्शाते हुए गणना पत्रक भेजे हैं। इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित अधुनातित प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों, वित्तीय एवं विविध आय तथा वित्तीय और विविध व्ययों को वर्ष 2009-10 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुपात में चार मुख्य गतिविधियों के बीच प्रभाजित किया गया है।

(xiii). (क). पीपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान सकल प्रखंड में क्रमशः ₹ 300.76 करोड़, ₹ 149.61 करोड़ और ₹ 75.00 करोड़ के अनुमानित परिवर्धनों पर विचार किया है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने न तो भारी कार्यों की अनुमानित लागत या वर्तमान स्थिति के बारे में कोई दस्तावेजी प्रमाण भेजा है। तथापि, इसने कार्य के पूरा होने का संभावित महीना और वर्ष भेजा है।

पत्तन ने तीन चरणों में भारी निकर्षण का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, ₹ 253.00 करोड़ की लागत से प्रथम चरण के मार्च 2011 तक पूरा होने की संभावना है और इसलिए वर्ष 2010-11 में हमारे द्वारा विचार किया गया है। तथापि, मूल्यहास अगले वित्तीय वर्ष से स्वीकार किया गया है। ₹ 40.00 करोड़ और ₹ 50.00 करोड़ की लागत से भारी निकर्षण के अधीन प्रस्तावित दूसरा और तीसरा चरण मार्च 2013 तक पूरा होने की संभावना है और तदनुसार हमारे द्वारा वर्ष 2012-13 में विचार किया गया है। तथापि, चूंकि कार्यों के वर्ष के अंत तक पूरा होने की संभावना है, इसलिए उस वर्ष के लिए कोई मूल्यहास स्वीकृत नहीं किया गया है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित सकल प्रखंड में सभी अन्य परिवर्धन बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं। तथापि, जब कभी परिसंपत्तियों की संभावित शुरुआत मार्च के महीने में परिकल्पित की गई है, ऐसी परिसंपत्तियों के लिए प्रासंगिक अनुमानित पूंजी व्यय को अगले वित्तीय वर्ष में स्थानांतरित किया गया है।

पीपीटी द्वारा प्रस्तावित और हमारे द्वारा सुविचारित सकल प्रखंड में वर्षवार कुल परिवर्धन नीचे तालिकाबद्द किए गए हैं:

(₹० करोड़ों में)

वर्ष	पीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित	हमारे द्वारा यथा सुविचारित
2010-11	300.76	253.00
2011-12	149.61	82.37
2012-13	75.00	190.00
कुल	525.37	525.37

(ख). पीपीटी ने इस प्रशुल्क संशोधन चक्र में अपनी सभी परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों के रूप में सुविचारित किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, अक्तूबर 2007 में पीपीटी में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, कुछ परिसंपत्तियों को पत्तन द्वारा प्रेषित व्योरों के आधार पर संपदा गतिविधि के अधीन 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों' के रूप में वर्गीकृत किया गया था और इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में भी उन परिसंपत्तियों का मूल्य वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए कार्यनिष्ठादान विश्लेषण के प्रयोजन के लिए 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों' के रूप में सुविचारित किया गया है। ₹ 174.44 लाख के वार्षिक मूल्यहास की कटौती के बाद, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिसंपत्तियों के इसी प्रखंड का लिखित मूल्य क्रमशः ₹ 7346.92 लाख, ₹ 7172.48 लाख और ₹ 6998.04 लाख परिणामित किया गया है। पूर्व कार्यनिष्ठादान विश्लेषण में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए, इन परिसंपत्तियों को कार्या प्रहस्तन गतिविधि के अधीन 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों' के रूप में सुविचारित किया गया है।

(ग). दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए पीपीटी द्वारा प्रेषित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्य पूंजी अनुमानों को इस विश्लेषण में सुविचारित लागत अनुमानों को दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है। विविध देनदारियां दो माह की अनुमानित संपदा किराया आय और रेलवे टर्मिनल प्रभार और वस्तुसूची वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सामग्रियों के उपभोग के एक माह के अनुमानित मूल्य पर सुविचारित किया गया है। स्वीकार्य रोकड़ शेष मूल्यहास के अलावा एक माह के अनुमानित परिचालन व्ययों और उपरिव्ययों के आधार पर सुविचारित किया गया है। मौजूदा देयताओं के लिए अनुमानों के अभाव में, मौजूदा देयताओं का मूल्य वर्ष 2009-10 के लिए सुविचारित राशि के बराबर सुविचारित किया गया है। ऊपर यथा उल्लिखित अनुमानित मौजूदा परिसंपत्तियों और

मौजूदा देयताओं पर विचार करते हुए, उक्त तीन वर्षों के लिए कार्य पूँजी नकारात्मक पाया गया है और, इसलिए, शून्य रूप में लिया गया है।

(ख). पीपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन की अभिकल्प क्षमता क्रमशः 80.00 मी.ट., 85.00 मी.ट. और 118/60 मी.ट. भेजी है। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों से यह देखा गया है कि वर्ष 2012-13 के लिए क्षमता में उस वर्ष में पूरा करने के लिए देय बीओटी परियोजनाओं की क्षमता शामिल है। चूंकि पत्तन प्रशुल्क के निधरण के लिए बीओटी परियालकों द्वारा प्रहरित किया जाने वाला 'यातायात प्रासंगिक नहीं है, इसलिए बीओटी परियालकों की क्षमताओं पर भी विचार नहीं किया जा सकता। इसलिए, वर्ष 2012-13 के लिए पत्तन की अभिकल्प क्षमता 2011-12 के स्तर अर्थात् 85.00 मी.ट. पर भी रुचिवारित की गई है। तदनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्षमता उपर्योगिता, अभिकल्प क्षमता और अनुमानित थुपुट पर आधारित, क्रमशः 71.25 प्रतिशत, 70.59 प्रतिशत और 70.59 प्रतिशत परियोगिता 60 प्रतिशत से ज्यादा हो। व्यवसाय परिसंपत्तियों के मूल्य पर 16 प्रतिशत की अधिकतम स्वीकार्य दर पर नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के मूल्य पर 8.40 प्रतिशत की विना जोखिम दर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए स्वीकृत किए गए हैं।

(xiv) उपर्युक्त चर्चा के अधीन, समग्र पत्तन के लिए पीपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण और चार मुख्य गतिविधियां संबंधित की गई हैं। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-1 (क) से (ड) रूप में संलग्न किए गए हैं। लागत वेवणों के सारबद्ध परिणाम नीचे नी गई तालिका में प्रस्तुत किए गए हैं:

वर्ष	वेवण	परियालक अय (रु0 व रोडों में)	निवल अधिशेष (+) / घाटा (-)			निवल अधिशेष (+) / घाटा (-) परियालन आय के प्रतिशत रूप में				
			2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total
सारां	रोड	730.74	751.32	751.51	2233.62	103.41	108.33	71.11	282.85	14.15%
1	रोड	436.12	447.62	447.62	1331.76	128.72	134.68	134.93	398.33	29.49%
2	रोड	170.14	187.38	187.38	552.90	(33.95)	(33.50)	(50.21)	(117.66)	(19.06%)
3	रोड	99.14	99.14	99.14	297.42	31.14	31.16	11.57	73.88	31.41%
4	रोड	16.99	17.18	17.37	51.54	(22.50)	(24.01)	(25.18)	(71.70)	(132.51%)
										(139.77%)
										(144.97%)
										(139.13%)

(क). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, यदि प्रशुल्क के मौजूदा स्तरपर परियालन की अनुमति दी जाती है तो पत्तन वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान रु0 282.85 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष अर्जित करेगा। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि रु0 398.33 करोड़ का भारी अधिशेष दर्शाती है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि पीपीटी ने स्वयं वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, रु0 234 करोड़ के लगभग अतिरिक्त अधिशेष (नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ के बाद) का अनुमान लगाया है। जैसाकि पहले बताया गया है, पीपीटी द्वारा प्रतिवेदित अतिरिक्त अधिशेष स्थिति को पिछले प्रशुल्क चक्र 2007-08 से 2009-10 से संबंधित पूर्व अधिशेष को बिना लेखा में लिए प्रतिवेदित किया गया है। यह भी नोट किया जाए कि मौजूदा प्रशुल्क पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए लगभग 48 मिलियन टन के अनुमानित वार्षिक कार्गो थुपुट के आधार पर निर्धारित किया गया है, जबकि मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए अनुमानित वार्षिक कार्गो थुपुट, 21 प्रतिशत का वृद्धि दर्शाते हुए, लगभग 58 मिलियन टन है। पूर्व अधिशेष के समायोजन के साथ अनुमानित वार्षिक थुपुट में वृद्धि से कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों में इकाई लागत में तीव्र कमी आएगी।

जब कार्गो प्रहस्तन गतिविधि रु0 398.33 करोड़ का अधिशेष दर्शाती है, पोत संबंधित गतिविधि रु0 117.66 करोड़ की घाटा स्थिति दर्शाती है। तथापि, चूंकि समग्र पत्तन अधिशेष स्थिति दर्शा रहा है, इसलिए पोत संबंधित गतिविधि में किसी ऊर्ध्वरुद्धी संशोधन पर विचार नहीं किया गया है। इसके अलावा, चूंकि रेलवे गतिविधियों के लिए प्रशुल्क और संपदा किराये इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में शामिल नहीं हैं, रेलवे गतिविधि में अधिशेष और संपदा गतिविधि में घाटा, जो लगभग एक दूसरे को समायोजित करता है, अन्य गतिविधियों के लिए प्रशुल्क के समायोजन के लिए वर्तमान में सुविचारित नहीं किया गया है। इसलिए, पोत संबंधित गतिविधि में घाटे को पूरा करने के बाद कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अधिशेष कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में जरूरी कटौती करने के बाद समायोजित किया गया है।

(ख). यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने यह कहते हुए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन एमसीएचपी के सिवाय, किसी मुख्य गतिविधि के लिए उप-गतिविधि वार लागत विवरण नहीं भेजे हैं कि ऐसे उप-गतिविधिवार ब्लॉरे पत्तन द्वारा व्यवस्थित नहीं किए जाते हैं।

केवल एमसीएचपी गतिविधि के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित लागत विवरण तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन आय में लगभग 10 प्रतिशत का औसत अतिरिक्त अधिशेष दर्शाता है। तथापि, समग्र कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लागत विवरण से मिलान करते हुए अन्य मदों जैसे पीओएल, लौह अयस्क, सामान्य कार्गो, उपस्कर्तरों का किराया, भड़ारण आदि के उप-गतिविधिवार लागत विवरणों के अभाव में इस लागत विवरण को विश्लेषण के लिए नहीं लिया जा सकता। उपर्युक्त के मददेनजर, यह प्राधिकरण सभी कार्गों संबंधित प्रभारों में कटौती करने के लिए बाध्य है।

(ग). इस प्रशुल्क चक्र में दो वर्षों अर्थात् 2011-12 और 2012-13 की शेष अवधि के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों से अनुमानित परिचालन आय राशि ₹ 0 895.24 करोड़, जिसमें ₹ 0 40.00 करोड़ की सीमा तक प्लॉट किराये से अनुमानित आय शामिल है। जैसाकि पत्तन द्वारा स्पष्ट किया गया है, यह प्लॉट किराया आय मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार भूमि के आवंटन के लिए लाइसेंस शुल्क की वसूली से आया है। चूंकि लाइसेंस शुल्क की दरें सरकार के भूमि नीति दिसंसिन्डैर्वैन अनुसूच्य करते हुए निर्धारित की गई हैं, इसलिए इस संबंध में अनुमानित आय मौजूदा कार्गो प्रहस्तन प्रभारों औ संशोधित करने के प्रयोजन के लिए अलग रखा गया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए प्लॉट किराये के अलावा कार्गो प्रहस्तन ₹ 0 345.24 करोड़ परिणित होता है। पोत संबंधित गारांडांधि में घाटे को पूरा करने के बाद कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का अनुमानित अतिरिक्त अधिशेष ₹ 0 280.67 करोड़ होता है। अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय, जैसाकि उपर बताया गया है, के प्रतिशत रूप में यह अतिरिक्त अधिशेष 32.82 प्रतिशत परिणित होता है। अनुमानन त्रृटियों, यदि कोई हों, के लिए मार्जिन स्वीकृत करने के बाद, 32 प्रतिशत की समग्र कटौती पत्तन के मौजूदा दरमान में निर्धारित सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर लागू की गई है।

(घ). तथापि, उपर्युक्त कटौती उपरक वर्थ सं. 1 में प्रहसित पारादीप फास्फेट लिमिटेड के कार्गो और वर्थ सं. 2 में प्रहसित इंडियन कार्मर्स फर्टिलाइजर्स कॉपरेटिव (इफको) के कार्गो के लिए निर्धारित कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में लागू नहीं होगा, क्योंकि इन वर्थों में कार्गो संबंधित प्रभार पीपीटी और संबद्ध पक्षों की बीच हुए पृथक द्विपक्षीय करारों द्वारा शासित होते हैं।

(ङ). मौजूदा दरमान में निर्धारित सभी अन्य प्रभार बिना किसी बदलाव के जारी रहेंगे।

(xv). पीपीटी ने बताया है कि पत्तन लंगरगाह में शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क का पोतांतरण करता रहा है और हमसे अनुरोध किया है कि पीओएल और कच्चे तेल के पोतांतरण के लिए मौजूदा लागू दर को शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए भी विस्तारित किया जाए। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने इस संबंध में कोई राजस्व प्रभाव विश्लेषण नहीं भेजा है। इसलिए, पीओएल/कच्चे तेल के लिए निर्धारित दर को शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो तक विस्तारित करने में मुश्किल होती है। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो, राजस्व तटस्थ स्थिति बनाए रखने के संबंध में पोतांतरण प्रभारों के निर्धारण के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आए।

(xvi). पीपीटी का मौजूदा दरमान 'क्रेन वर्थों' और 'गैर-क्रेन वर्थों' के लिए भिन्न-भिन्न वर्थ किराया प्रभार निर्धारित करता है। इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान, उपयोक्ताओं ने ईक्यू-1 से ईक्यू-3 में क्रेन वर्थों के लिए लागू वर्थ किराया प्रभारों की वसूली पर आपत्ति उठाई थी और माग की थी कि गैर-क्रेन वर्थों के लिए लागू प्रभार ईक्यू-1 से ईक्यू-3 में प्रभारित किए जाने चाहिएं क्योंकि इन वर्थों में घाट क्रेनों को नष्ट कर दिया गया है। उपयोक्ताओं की मांग को ध्यान में रखते हुए, पत्तन ने गैर-प्रचालन वर्थों में मौजूदा वर्थ किराया प्रभारों की वसूली को ईक्यू-1 से ईक्यू-3 में वर्थों में वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इसलिए, क्रेन वर्थों के लिए वर्थ किराये की वसूली के लिए मौजूदा प्रावधान, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, हटा दिया गया है।

(xvii). पत्तन ने मौजूदा दरमान की अनुसूची 1.2 में निर्धारित सामान्य निवधन एवं शर्तों में कुछ बदलाव करने का प्रस्ताव किया है, जिनपर नीचे चर्चा की गई है:

(क). खंड 1.2 (iii) (क) में, पत्तन ने यह कहते हुए 'बाजार खरीद दर' को 'टीटी खरीद दर' से बदलने का प्रस्ताव किया है कि बैंकिंग शब्दावली के अनुसार यह परिवर्तन अपेक्षित है। चूंकि मौजूदा प्रावधान मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है, इसलिए मौजूदा खंड में कोई परिवर्तन किए जाने की जरूरत नहीं है।

(ख). पत्तन ने सामान्य निवधन एवं शर्तों के अधीन मौजूदा खंड 1.2 (x) में यह संशोधन करने का प्रस्ताव किया है कि सभी परिणित प्रभार सेवावार अगले उच्चतर रूपर में पूणाकित किए जाएंगे और इसने ऐसे परिवर्तन के कारण के रूप में परिचालनात्मक सुविधा उद्धरित की है। चूंकि इस संबंध में मौजूदा खंड अन्य महापत्तनों के दरमान में निर्धारित सामान्य निवधन एवं शर्तों में मौजूदा है, इसलिए मौजूदा खंड बिना किसी बदलाव के जारी रहेगा।

(ग). पत्तन ने मौजूदा खंड 1.2 (xiii) (घ) के बाद नया खंड शमिल करने का प्रस्ताव किया है, जोकि नीचे दिया गया है:

“1.2 (xiii) (ङ). पीपीटी द्वारा अधिरोपित जुर्माने के मामले में, जुर्माने के भुगतान में विलंब के लिए कोई व्याज वसूल नहीं किया जाएगा।”

पत्तन ने बताया है कि उपर्युक्त नए खंड को शामिल करने का प्रस्ताव पीपीटी में मौजूदा पद्धति के अनुसार है। तथापि, पत्तन के लिए यह सलाह है कि उपर्युक्त समय के भीतर जुर्माना वसूल करने के लिए जुर्माने पर व्याज वसूल करना चाहिए। इसलिए, प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित नहीं किया गया है। संयोगवश, मौजूदा दरमान में उपयोक्ताओं से विलंबित भुगतानों के व्याज पर वसूली के प्रावधान शामिल हैं।

(xviii). मौजूदा व्यवस्था में, कुछ कार्गों मदें ऐसे मामलों में सूचीबद्ध की गई हैं जिन मामलों में घाटशुल्क उपयोक्ताओं द्वारा देय नहीं होगा। पीपीटी ने इस सूची में नया प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि घाटशुल्क कार्गों के परेषण के समय नमी की वजह से अधिशेष मात्रा पर देय नहीं होगा। विचार करते हुए कि पत्तन परिसरों से परेषित कार्गों प्रवेश विल मात्रा के अनुसार है, पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित और कमी के मामले को ध्यान में रखते हुए, पत्तन घाटशुल्क वापस नहीं करता है, इसलिए इसे शामिल करने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xix). (क). मौजूदा दरमान के अनुसार, पत्तन देयताओं की वसूली की घटना पोत का 'प्रत्येक प्रवेश' है। पत्तन ने यह नया खंड शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि 'पत्तन देयताएं पोत के प्रवेश के समय के बीच एक बार ही वसूल किए जाते हैं, पत्तन में पोत के विराम के दौरान उसके नाम, एजेंट के परिवर्तन अथवा पोत के स्वामी के परिवर्तन के बावजूद। संयुक्त सुनवाई में पत्तन द्वारा किए गए निवेदन से यह प्रकट होता है कि इस नए खंड को शामिल किए जाने का यह कारण है कि संबद्ध पक्षों के बीच पत्तन देयताओं को प्रभाजित करने में मुश्किलों का सामना करना पड़ता है, यदि एक से अधिक पक्ष पोत से संबद्ध हो। यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन देयताएं पोत के लिए प्रवेश शुल्क है और ऐसी स्थिति में, पत्तन पार्टी से संबद्ध है जो पत्तन में पोत को लाता है। पत्तन में पोत के विराम के दौरान एजेंट में परिवर्तन के मामले में, यह संबद्ध पक्षों पर है कि वे इस संबंध में लेवी पत्तन से बांटें। इसलिए प्रस्तावित नया खंड अनुमोदित नहीं किया गया है।

(ख). ऊपर चर्चा किए गए प्रस्तावित नए खंड में, पत्तन ने यह जोड़ने का भी प्रस्ताव किया है कि पत्तन सीमा के बाहरसे पत्तन में प्रवेश करने वाला कोई पोत इस आधार पर नया प्रवेश माना जाएगा कि कई बार पोत पत्तन को हैच सफाई के लिए छोड़ते हैं और पत्तन सीमा में पुनः प्रवेश करते हैं। चूंकि मौजूदा खंड में कोई विसंगति नहीं है जिससे पत्तन को 'प्रति पार्टी' आधार पर पत्तन देयताओं की वसूली में भद्र दिल, इसलिए प्रस्तावित नया खंड जरूरी प्रतीत नहीं होता है।

(xx). (क). मौजूदा व्यवस्था में, एसबीएम परिचालनों के लिए पाइलटेज पोत के 'प्रत्येक प्रवेश' प्रभार्य है और लेवी की इकाई पोत का जीआरटी है। पत्तन द्वारा परिकल्पित प्रस्तावित नए खंड के अनुसार, पाइलटेज पोत की बर्थिंग से अबर्थिंग तक प्रभार्य है। चूंकि पाइलटेज की वसूली पोतों के जीआरटी पर पोतों के अंतर्मुखी और बहिर्मुखी संचलन के लिए है, इसलिए एसबीएम में पोत के विराम के दौरान एसबीएम में पाइलटेज की वसूली की कोई प्रासंगिकता नहीं है।

(ख). वर्तमान व्यवस्था में, एसबीएम में टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए इकाई 8 घंटे और 4 घंटे है। विदेशगमी पोतों के लिए 8 घंटे के लिए 6000 अमेरिकी डॉलर और 4 घंटे के लिए 3000 अमेरिकी डॉलर प्रभार निर्धारित किया गया है। प्रति घंटा दर 1500 अमेरिकी डॉलर परिगणित होती है। टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए बर्थिंग और अबर्थिंग के बीच समय की गणना के लिए पत्तन के प्रस्ताव के संदर्भ में, हमारे द्वारा प्रश्न उठाए जाने पर पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान में पोत के बर्थिंग और अबर्थिंग के बीच समय को टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए अवधि की गणना के लिए लेखा में लिया गया है। चूंकि वर्तमान व्यवस्था टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए पोत के विराम के समय को परिभाषित नहीं करती है और पत्तन का प्रस्ताव वर्तमान कार्यपद्धति को नियमित करने के लिए है और इसे ध्यान में रखते हुए कि उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है, इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव केवल टग किराया प्रभारों के मामले में अनुमोदित किया गया है।

चूंकि पोत के विराम की अवधि टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए तरीका है, इसलिए यह उपर्युक्त होगा कि टग किराया प्रभारों की वसूली के लिए इकाई को मौजूदा 8 घंटे/4 घंटे से 'प्रति घंटा' आधार में बदल दिया जाए। 8 घंटे/4 घंटे के लिए निर्धारित मौजूदा दर इस प्रयोजन के लिए आनुपातिक आधार पर प्रति घंटा में परिवर्तित की गई है।

(xxi). जैसाकि पत्तन द्वारा स्पष्ट किया गया है, निःशुल्क अवधि के बाद विराम के लिए वीओबीआर रैकों के कोयला परेषितियों से विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के बारे में टीएनजीईडीसीओ द्वारा उठाया गया मुददा रेलवे बोर्ड

द्वारा जारी की गई अधिसूचना के अनुसार पीपीटी रेलवे द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए है और इस प्राधिकरण के विनियामक परिदृश्य में नहीं है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र दिचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पीपीटी के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है जिसे अनुलग्नक- II रूप में संलग्न किया गया है।

11.2. पीपीटी का संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगा और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी होंगा। उसके बाद प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं किया जाए।

11.3. पीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 के बाद पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की गई मानी जाएगी।

11.4. पीपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधारपर निर्धारित किया गया है। इस प्राधिकरण को, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, यह दिखाई देता है कि वास्तविक विधि अनुमानों से काफ़ी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत अनुमानों से विपर्यय है तो यह प्राधिकरण पीपीटी से यह अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं की वजह से होने वाले लाभ को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार समायोजित किया जाएगा।

11.5. इस सबध में, पीपीटी से अनुरोध है कि वह उसी प्रारूप में वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रेषित करे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से विपर्यय के कारण भी होने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+) / (-) 20 प्रतिशत की भिन्नता दर्खी जाती है तो टीएएमपी निर्धारित समीक्षा से पहले प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि पीपीटी टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही अपनी ओर से शुरू करेगा।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/11-असा.]

बन्दूकम-1 (a)

प्रारंभी पत्तन तात्त्व - दस्तावेज़ संरक्षण

समय पत्तन के लिए समेकित आय और लागत विवरण

क्र सं	विवरण	वार्षिकी			पीपीटी द्वारा देखते अनुमान			प्रारंभी द्वारा संरक्षित अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	प्रारंभी पत्तन देखते अनुमान	42.44	46.41	57.01	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
I	कुल विवरण आय									
	(i) रेलवे विवरण द्वारा देखते अनुमान	41,295.94	43,726.15	44,181.17	43,500.64	44,610.64	44,610.64	43,651.65	44,761.65	44,761.65
	(ii) रेलवे विवरण देखते अनुमान	13,354.28	15,062.65	18,650.18	18,320.93	19,273.35	19,273.35	17,814.12	18,738.31	18,738.31
	(iii) रेलवे विवरण	8,306.76	9,901.44	9,914.39	10,197.65	10,764.18	11,330.72	9,914.39	9,914.39	9,914.39
	(iv) रेलवे विवरण	1,089.30	1,014.21	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,698.59	1,717.58	1,736.96
	कुल - I	64,045.78	69,704.45	74,425.71	73,699.19	76,328.14	76,894.68	73,078.75	75,131.93	75,151.31
II	विवरण तात्त्व (पूर्वकाल अंतिम)									
	(i) रेलवे विवरण द्वारा देखते अनुमान	8,600.24	9,276.73	9,733.29	10,097.50	11,028.58	11,443.26	10,097.50	11,028.60	11,443.28
	(ii) रेलवे विवरण देखते अनुमान	5,741.19	7,295.68	10,211.58	10,520.61	11,199.26	11,584.85	10,405.51	11,116.48	11,534.45
	(iii) रेलवे विवरण	3,926.12	3,891.41	3,244.99	3,366.56	3,633.81	3,770.43	3,366.41	3,676.83	3,815.09
	(iv) रेलवे विवरण देखते अनुमान	2,023.02	3,124.70	2,930.92	3,100.91	3,280.76	3,471.05	3,041.12	3,155.47	3,274.12
	कुल - II	20,290.57	23,588.52	26,120.78	27,085.58	29,142.41	30,269.59	26,910.54	28,977.38	30,066.94
III	मुद्रावाहक	4,990.13	4,998.42	5,034.15	5,639.66	6,093.00	6,268.00	5,034.15	6,104.94	6,389.38
IV	प्रकाशन और सामान्य विवरण - परिवहन	6,297.81	7,186.18	7,875.76	8,170.48	8,923.88	9,259.42	8,170.47	8,923.87	9,259.41
V	परिवहन अवधियां (यात्रा) (I) - (II) - (III) - (IV)	32,467.27	33,931.33	35,395.02	32,803.47	32,168.85	31,097.67	32,963.59	31,125.74	29,435.58
VI	वित्त और वित्तीय आय (एकलपक्ष)	1,915.01	1,012.77	5,021.55	1,000.00	1,000.00	1,000.00	555.00	555.00	555.00
VII	वित्त और वित्तीय आय (एकलपक्ष)	263.33	176.92	(264.05)	7,800.00	8,300.00	8,800.00	3,300.00	3,300.00	3,300.00

VIII	प्रतिशेष वातावरण (V) - (VI)	1,651.68	835.85	5,285.60	(6,800.00)	(7,300.00)	(7,800.00)	(2,745.00)	(2,745.00)	(2,745.00)
IX	अधिशेष वातावरण से पहले (V) + (VIII)	34,118.95	34,767.18	40,680.62	26,003.47	24,868.85	23,297.67	30,218.59	28,380.74	26,690.58
X	नियोजित पूरी	110,993.96	109,263.53	107,157.97	136,393.42	145,461.44	146,893.41	127,723.82	129,855.88	142,466.51
	(i) वातावरण परिवर्तनाएँ	103,123.72	101,567.73	99,936.61	136,393.42	145,461.44	146,893.41	120,376.90	122,683.40	135,468.47
	(ii) नवाया वातावरण परिवर्तनाएँ	7,870.24	7,695.80	7,521.36	0.00	0.00	0.00	7,346.92	7,172.48	6,998.04
	(iii) वातावरण वातावरण परिवर्तनाएँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	अन्योन्यों - वातावरण परिवर्तन - पूरा	17,121.55	16,879.59	16,448.65	21,822.95	23,273.83	23,502.95	19,877.44	20,231.83	22,262.79
	(i) वातावरण परिवर्तनाएँ	16,499.80	16,250.84	15,989.85	21,822.95	23,273.83	23,502.95	19,260.30	19,629.34	21,674.95
	(ii) वातावरण वातावरण परिवर्तनाएँ	621.75	628.75	458.80	0.00	0.00	0.00	617.14	602.49	587.84
	(iii) वातावरण वातावरण परिवर्तनाएँ	0.00	0.00	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	वातावरण परिवर्तनाएँ	75.79%	65.37%	75.01%				71.75%	70.59%	70.59%
XIII	वातावरण परिवर्तनाएँ के लिए वातावरणित अन्योन्यों	17,121.55	16,879.59	16,448.65	21,822.95	23,273.83	23,502.95	19,877.44	20,231.83	22,262.79
XIV	नियन्त्रित अधिशेष/परामर्श (परामर्श) (IX) - (XIII)	16,997.40	17,887.59	24,231.97	4,180.52	1,595.02	(205.28)	10,341.15	8,148.91	4,427.79
XV	इस अवधि के लिए कुल अधिशेष			59,116.96						
XVI	प्राप्ति अधिशेष का वातावरण परिवर्तन का विवरण करने के लिए वातावरण परिवर्तन का अन्योन्यों का विवरण			32,280.00						
XVII	2011-12 में दोनों वातावरणित वातावरण वातावरण			13,418.48					2,683.70	2,683.70
XVIII	प्राप्ति अधिशेष के लिए नियन्त्रित अधिशेष/परामर्श				4,180.52	1,595.02	(205.28)	10,341.15	10,832.61	7,111.49
XIX	नियन्त्रित अधिशेष/परामर्श परिवर्तन अधि के विवरण करने में (XIV/1)				5.67%	2.09%	0.27%	14.15%	14.42%	9.46%
XX	वातावरण अधिशेष/परामर्श परिवर्तन अधि के विवरण रूप में					2.45%				12.66%

प्राप्ति अधिशेष - वातावरण का समावेश स्वतंत्र

संक्षेप-1 (प)

कार्यों/कार्यक्रम परिवर्तन का विवरण और समावेश स्वतंत्र

(१० लाख रु.)

क्र.सं	विवरण	वातावरण			कुल वातावरण			ट्रैकिंग द्वारा समावेश करना		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	वातावरण (प्रतिवर्ष दर्ज की)	42.44	46.41	57.01	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
I	परिवर्तन अधि									
	(i) वातावरण वातावरण	10,818.14	11,496.16	12,356.62	14,875.00	15,825.00	15,825.00	14,892.95	15,847.95	15,847.95
	(ii) वातावरण दर्जा	2,268.14	2,514.51	2,621.70	2,900.30	2,000.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00
	(iii) वातावरण - विवरण	3,909.73	3,296.91	3,761.56	3,105.00	3,105.00	3,105.00	3,105.00	3,105.00	3,105.00
	(iv) वातावरण - अधिशेष/परामर्श	3,187.38	3,744.92	3,993.52	2,070.00	2,070.00	2,070.00	2,070.00	2,070.00	2,070.00
	(v) वातावरण - वातावरणीय विवरण	11,698.71	12,291.52	11,196.30	14,250.00	14,250.00	14,250.00	14,250.00	14,250.00	14,250.00
	(vi) वातावरण - वातावरणीय विवरण	8,215.80	8,525.76	7,735.43	4,512.50	4,512.50	4,512.50	4,512.50	4,512.50	4,512.50
	(vii) वातावरण - विवरण	783.46	871.37	1,917.85	2,060.00	2,220.00	2,220.00	2,220.00	2,220.00	2,220.00
	(viii) क्रांति	378.14	634.48	429.55	429.35	429.35	429.35	429.35	429.35	429.35
	(ix) वातावरण वातावरणीय विवरण	36.44	350.52	195.58	198.79	198.79	198.79	198.79	198.79	198.79
	कुल - I	41,295.94	43,726.15	44,181.17	43,500.64	44,610.64	44,610.64	43,651.65	44,761.65	44,761.65
II	परिवर्तन वातावरण (कुलका अधिशेष)									
	(i) वातावरण वातावरण और वातावरण	2,746.79	2,782.14	3,203.08	3,327.92	3,629.33	3,765.79	3,322.93	3,629.34	3,765.80
	(ii) वातावरण	148.30	100.52	102.91	106.82	116.67	121.00	106.82	116.67	121.00
	(iii) वातावरण का परिवर्तन - और वातावरण	117.62	150.91	87.02	90.28	98.60	102.31	90.28	98.60	102.31
	(iv) वातावरणीय का परिवर्तन - और वातावरण	1,605.00	1,637.75	1,689.21	1,752.48	1,914.08	1,986.05	1,752.48	1,914.08	1,986.05
	(v) वातावरणीय का परिवर्तन - और वातावरण	3,111.04	3,530.23	3,309.26	3,433.04	3,749.65	3,890.64	3,433.09	3,749.66	3,890.65
	(vi) वातावरण और वातावरण का परिवर्तन - और वातावरण	62.47	79.75	96.65	100.28	109.52	113.64	100.27	109.52	113.64
	(vii) वातावरण और वातावरण का परिवर्तन - और वातावरण	809.02	995.43	1,245.04	1,291.63	1,410.73	1,463.77	1,291.63	1,410.73	1,463.77
	कुल - II	8,600.24	9,276.73	9,733.29	10,097.50	11,028.58	11,443.26	10,097.50	11,028.60	11,443.28
III	वातावरण	3,987.32	3,948.25	3,930.31	4,281.89	4,314.17	4,314.17	3,930.31	4,139.38	4,139.38
IV	वातावरण वातावरणीय का परिवर्तन - वातावरण	3,678.96	4,276.97	4,898.99	7,729.01	8,441.71	8,759.12	5,082.30	5,550.96	5,759.68
V	परिवर्तन अधिशेष/परामर्श (I) - (II) - (III) (IV)	25,029.42	26,224.20	25,618.58	21,392.24	20,826.18	20,094.09	24,541.54	24,042.71	23,419.31
VI	वातावरण वातावरणीय का परिवर्तन	1,283.06	678.55	3,364.44	799.54	799.54	799.54	371.85	371.85	371.85
VII	वातावरण वातावरणीय का परिवर्तन	179.07	118.54	(176.91)	2,712.31	2,712.31	2,712.31	2,211.00	2,211.00	2,211.00
VIII	वातावरण वातावरणीय का परिवर्तन (VI) - (VII)	1,103.99	560.01	3,541.35	(1,912.77)	(1,912.77)	(1,912.77)	(1,839.15)	(1,839.15)	(1,839.15)

IX	अवधीन भाज और दृष्टि से पहले (V) + (VIII)	26,133.41	26,784.21	29,159.93	19,479.47	18,913.41	18,181.32	22,702.39	22,203.56	21,580.16
X	नियोजित धूपी	73,589.70	71,108.48	68,858.32	71,883.82	69,930.22	65,506.00	64,928.02	67,998.24	63,858.87
	(i) व्यवसाय परिवर्तनिया	65,719.46	63,412.68	61,336.96	71,883.82	69,930.22	65,506.00	57,581.10	60,825.76	56,860.83
	(ii) अस्तव अस्तव परिवर्तनिया	7,870.24	7,695.80	7,521.35	0.00	0.00	0.00	7,346.92	7,172.48	6,998.04
	(iii) सामाजिक दायित्व परिवर्तनिया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	आस्तवीकृत और क्रियावान दृष्टिकोणीयों	11,136.86	10,774.78	10,272.71	11,501.41	11,188.84	10,480.96	9,830.12	10,334.61	9,685.57
	(i) व्यवसाय परिवर्तनिया	10,515.11	10,146.03	9,813.91	11,501.41	11,188.84	10,480.96	9,212.98	9,732.12	9,097.73
	(ii) व्यवसाय अस्तव परिवर्तनिया	621.75	628.75	458.80	0.00	0.00	0.00	617.14	602.49	587.84
	(iii) सामाजिक दायित्व परिवर्तनिया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	समाज संरक्षणिया	75.79%	65.37%	75.01%		प्रति दिन दाया देने वाली किया गया है		71.25%	70.59%	70.59%
XIII	सम्भव अस्तवीकृत के लिए सामाजिक आस्तवीकृत	11,136.86	10,774.78	10,272.71	11,501.41	11,188.84	10,480.96	9,830.12	10,334.61	9,685.57
XIV	नियन्त्रित अवधीन / (यादा) (IX) - (XIII)	14,996.55	16,009.43	18,887.22	7,978.06	7,724.57	7,700.36	12,872.27	11,868.95	11,894.59
XV	पूर्ण अवधीन के समाजाज्ञन				-	-	-	-	1,598.88	1,598.88
XVI	प्रशुल्क अवधीन के लिए नियन्त्रित अवधीन / (यादा)				7,978.06	7,724.57	7,700.36	12,872.27	13,467.83	13,493.47
XVII	नियन्त्रित अवधीन / (यादा) परिवर्तन अप्पे हैं प्रदिव्यात रूप				18.34%	17.32%	17.26%	29.49%	30.09%	30.15%
XVIII	समाज नियन्त्रित अवधीन / (यादा) परिवर्तन अप्पे के प्रतिशत रूप में					17.63%			29.91%	

J. S. SODA, JR. 3

XII	वरमांचलीना	75.79%	65.37%	75.01%		पत्तन दाता दर्शन नहीं केवल गता है	71.25%	70.59%	70.59%	
XIII	वरमांचलीना के लिए समाजोंतित अवस्थाओं	4,240.38	4,413.54	4,358.57	7,946.41	8,578.00	9,189.64	8,302.31	8,166.53	9,365.79
XIV	विवर अधिकारी/ (पाठा) (IX) - (XIII)	2,142.19	1,743.50	3,321.78	(3,212.80)	(3,705.60)	(4,846.90)	(3,394.71)	(4,019.61)	(5,690.70)
XV	पूर्ण अधिकारी का समाजोंतित								669.33	669.33
XVI	प्रमुख अधिकारी के लिए निवाल अधिकारी/ (पाठा)				(3,212.80)	(3,705.60)	(4,846.90)	(3,394.71)	(3,350.28)	(5,021.37)
XVIII	निवाल अधिकारी/ (पाठा) परिवालन जाय के प्रतिवालन करने				-17.54%	-19.23%	-25.15%	-19.06%	-17.88%	-26.80%
XIX	विवर निवाल अधिकारी/ (पाठा) परिवालन जाय के प्रतिवालन करने में				-20.69%				-21.28%	

बन्दुकम-1 (4)

पारदीप पत्तन न्यास - दरधन के सामाजिक संरक्षण

देखें गतिविधि के लिए जाय और लागत विवरण

क्र. सं.	विवरण	वरमांचल						परिवालन द्वारा प्रदूषित अनुमान			ट्रैकिंग द्वारा संरक्षित अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	परिवालन वायव्यात (प्रिवेट लैनों में)	42.44	46.41	57.01	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00			
I	कुल परिवालन जाय												
	(i) वायव्यात और होल्ड जाय	2,880.43	3,323.18	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98
	(ii) बायोडिन प्राप्त	638.46	698.81	776.02	776.02	776.02	776.02	776.02	776.02	776.02	776.02	776.02	776.02
	(iii) अन्य वायव्यात	4,693.87	5,727.47	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39
	(iv) प्रायोगिक और प्रिवेटराय	93.50	151.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल - I	8,306.26	9,901.44	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39
II	परिवालन लंगठ (बून्यास अस्ट्रोरिक्स)												
	(i) जायोनेटिक का लंगठ - और अन्यका	1,129.53	1,652.13	1,341.96	1,392.18	1,520.56	1,577.73	1,392.17	1,520.54	1,577.71			
	(ii) भाइड लंगठ सिनेमा प्रैट इटेंटिका का परिवालन और अन्यका	1,129.85	699.10	328.96	341.27	372.74	386.75	341.27	372.74	386.76			
	(iii) यायोने और रायुलो का परिवालन और अन्यका	650.68	658.07	811.81	842.20	919.86	954.44	842.19	919.85	954.44			
	(iv) प्रायास और समाज गाय	1,016.06	882.11	762.26	790.91	820.65	851.51	790.78	863.70	895.18			
	कुल - II	3,926.12	3,891.41	3,244.99	3,366.56	3,633.81	3,770.43	3,366.41	3,676.83	3,815.09			
III	प्रयोगात	301.11	375.21	424.84	424.83	799.83	924.83	424.84	424.84	709.28			
IV	प्रमुख प्रक्रिया और समाज प्रशासन गायोंरेख्य	1,233.82	1,104.89	1,153.23	3,180.38	3,364.84	3,560.00	1,196.39	1,306.70	1,355.83			
V	परिवालन अधिकारी/ (पाठा) (I) - (II) - (III) - (IV)	2,845.21	4,529.93	5,091.33	2,942.62	2,115.91	1,659.13	4,926.75	4,506.02	4,034.19			
VI	विवाल और विविध जाय (एक्स्प्रेस)	172.35	91.15	451.94	107.40	107.40	107.40	49.95	49.95	49.95			
VII	विवाल और विविध जाय (एक्स्प्रेस)	39.50	21.23	(31.69)	364.34	364.34	364.34	396.00	396.00	396.00			
VIII	एक्स्प्रेस घटाव एक्स्प्रेस (VI) - (VII)	132.85	69.92	483.63	(256.94)	(256.94)	(256.94)	(346.05)	(346.05)	(346.05)			
IX	अधिकारी जाय और ट्रैक्स से घटाव (V) + (VIII)	2,978.06	4,599.85	5,574.96	2,685.68	1,858.97	1,402.19	4,580.70	4,159.97	3,688.14			
X	नियोनेटी जाय	9,148.92	8,773.71	9,589.17	9,565.83	16,191.02	17,291.84	9,164.33	8,739.49	18,030.21			
	(i) यायव्यात भर्तिपरिवालन	9,148.92	8,773.71	9,589.17	9,565.83	16,191.02	17,291.84	9,164.33	8,739.49	18,030.21			
	(ii) यायव्यात स्ट्रेचिंग परिवालन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	(iii) सायाजित एक्स्प्रेस परिवालन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
XI	सायाजित - अधिकारी जाय	1,463.83	1,403.79	1,534.27	1,530.53	2,590.56	2,878.69	1,466.29	1,398.32	2,884.83			
	(i) यायव्यात भर्तिपरिवालन	1,463.83	1,403.79	1,534.27	1,530.53	2,590.56	2,878.69	1,466.29	1,398.32	2,884.83			
	(ii) यायव्यात स्ट्रेचिंग परिवालन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
	(iii) सायाजित एक्स्प्रेस परिवालन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			
XII	वरमांचलीना	75.79%	65.37%	75.01%		पत्तन दाता उपर्युक्त जाय के घटाव हैं		71.25%	70.59%	70.59%			
XIII	वरमांचलीना के लिए समाजोंतित अवस्थाओं	1,463.83	1,403.79	1,534.27	1,434.87	2,428.65	2,698.78	1,466.29	1,398.32	2,884.83			
XIV	निवाल अधिकारी/ (पाठा) (IX) - (XIII)	1,514.23	3,196.06	4,040.69	1,155.15	(731.59)	(1,476.50)	3,114.41	2,761.65	803.31			
XV	पूर्ण अधिकारी का समाजोंतित								354.14	354.14			
XVI	प्रमुख अधिकारी के लिए निवाल अधिकारी/ (पाठा)				1,155.15	(731.59)	(1,476.50)	3,114.41	3,115.79	1,157.45			
XVII	निवाल अधिकारी/ (पाठा) परिवालन जाय के प्रतिवालन करने				11.65%	-7.39%	-14.89%	31.41%	31.43%	11.67%			
XVIII	विवर निवाल अधिकारी/ (पाठा) परिवालन जाय के प्रतिवालन करने में				-3.54%				24.84%				

प्राचीन राजनीति विषय का राजनीति विषय

संघर्ष विषय के लिए आवं और संघर्ष विषय

क्र.सं	विषय	वार्षिक			वार्षिक राजनीति विषय			वार्षिक राजनीति विषय		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	प्राचीन राजनीति विषय (विवरण दर्शाते हैं)	42.44	46.41	57.01	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
I	दूसरे परिवर्तन विषय									
	(I) भूमि वर्त विषय	159.62	180.34	325.12	325.12	325.12	325.12	331.62	338.25	345.02
	(II) वस्तु, गोदों और गोदानों दर विषय	251.66	249.05	605.80	605.80	605.80	605.80	617.92	630.28	642.85
	(III) दस्तावेजीय विषय विषय	642.85	533.52	676.34	676.34	676.34	676.34	676.34	676.34	676.34
	(IV) वे वंशजों और जन्म	34.97	51.30	72.71	72.71	72.71	72.71	72.71	72.71	72.71
	कुल - I	1,089.30	1,014.21	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,698.59	1,717.58	1,736.96
II	वारिवर्तन विषय (कुलकाल विवरण)									
	(I) सरकार अवधारण	1,921.08	3,014.05	2,830.70	2,994.88	3,168.58	3,352.36	2,937.13	3,047.57	3,162.16
	(II) विवरण और समाज विषय	101.94	110.65	100.22	106.03	112.18	118.69	103.99	107.90	111.96
	कुल - II	2,023.02	3,124.70	2,930.92	3,100.91	3,280.76	3,471.05	3,041.12	3,155.47	3,274.12
III	कृषिविषय	27.35	27.35	27.35	27.35	27.35	27.35	27.35	36.09	36.09
IV	प्राचीन विषय और समाज विषय विवरण	449.69	654.57	559.39	2,439.74	2,581.25	2,730.96	580.32	633.83	657.66
V	परिवर्तन विषय/वार्ता (I) - (II) - (III) - (IV)	(1,410.76)	(2,792.41)	(1,837.69)	(3,888.03)	(4,209.39)	(4,549.39)	(1,950.20)	(2,107.81)	(2,230.91)
VI	विषय और विषय विषय (विवरण)	38.30	20.26	100.43	23.87	23.87	23.87	11.10	11.10	11.10
VII	विषय और विषय विषय (विवरण)	2.63	1.77	(2.64)	80.95	80.95	80.95	33.00	33.00	33.00
VIII	प्राचीन विषय विषय (VI) - (VII)	35.67	18.49	103.07	(57.09)	(57.09)	(57.09)	(21.90)	(21.90)	(21.90)
IX	विषय विषय और दूसरे विषय (V) + (VIII)	(1,375.09)	(2,773.92)	(1,734.62)	(3,945.12)	(4,266.48)	(4,606.48)	(1,972.10)	(2,129.71)	(2,252.81)
X	प्राचीन विषय	1,752.99	1,796.74	1,769.39	1,967.70	2,153.54	2,131.31	1,742.03	2,077.34	2,041.25
	(I) वारिवर्तन विषयविषय	1,752.99	1,796.74	1,769.39	1,967.70	2,153.54	2,131.31	1,742.03	2,077.34	2,041.25
	(II) वारिवर्तन विषय विषयविषय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(III) वारिवर्तन विषय विषयविषय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	वारिवर्तन - विषयविषय विषय	280.48	287.48	283.10	314.83	344.57	341.01	278.72	332.37	326.60
	(I) वारिवर्तन विषयविषय	280.48	287.48	283.10	314.83	344.57	341.01	278.72	332.37	326.60
	(II) वारिवर्तन विषय विषयविषय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(III) वारिवर्तन विषय विषयविषय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	विषय विषय	75.79%	65.37%	75.01%	प्रतिशत विषय विषय विषय	71.75%	70.59%	70.59%		
XIII	विषय विषयविषय विषय विषयविषय विषयविषय	280.48	287.48	283.10	314.83	344.57	341.01	278.72	332.37	326.60
XIV	विषय विषयविषय/वार्ता (IX) - (X) - (XI)	(1,655.57)	(3,061.40)	(2,017.72)	(4,259.95)	(4,611.05)	(4,947.49)	(2,250.82)	(2,462.08)	(2,579.41)
XV	पूर्ण विषय विषयविषय								61.35	61.35
XVI	प्राचीन विषय के लिए विषय विषयविषय/वार्ता				(4,259.95)	(4,611.05)	(4,947.49)	(2,250.82)	(2,400.73)	(2,518.06)
XVII	विषय विषयविषय/वार्ता विषयविषय विषय के विषयविषय विषय में				-253.57%	-274.47%	-294.50%	-132.51%	-139.77%	-144.97%
XIX	विषय विषय विषयविषय/वार्ता विषयविषय विषय के विषयविषय विषय में				-274.18%			-139.13%		

पारादीप पत्तन न्यास

दरमान

अध्याय— I

1.1. परिमाषार्द सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). “बोर्ड” का आशय पारादीप पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड होगा।
- (ii). “पोत संदर्भ में बोर्ड” का आशय “ऑन-बोर्ड पोत” होगा।
- (iii). “तटीय/ तटानुगामी पोतों” का आशय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से विनियुक्त पोत होगा।
- (iv). “कोल्ड मूर्त” का आशय प्रचालन में मुख्य इंजनों के बिना पोतों के संचलन होगा।
- (v). “दिवस” का आशय प्रातः 6 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे से है, जब तक कि इस संदर्भ में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं होगा।
- (vi). “विलंबशुल्क” का आशय पत्तन परिसर में निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, से अधिक कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होगा।
- (vii). “प्रवेश” का आशय पत्तन सीमाओं में प्रवेश होगा।
- (viii). “विदेशी पोत” का आशय तटानुगामी पोत से इतर पोत होगा।
- (ix). “पूर्ण कंटेनर भार” (एफसीएल) का आशय पोत के विनिहित में एक परेषिती से संबंधित कंटेनरयुक्त कार्गो होगा।
- (x). “सामान्य पारी” का आशय 8 घंटे की अवधि अर्थात प्रातः 7 बजे से दोपहर 12 बजे और अपराह्न 2 बजे से सायं 5 बजे होगा।
- (xi). “जोखिमपूर्ण कंटेनर” का आशय आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान वाले कंटेनर से होगा।
- (xii). “अवकाश दिवस” का आशय प्रबंधन द्वारा अधिसूचित दिवसों से है जिस पर पत्तन न्यास के कार्यालय बन्द रहेंगे।
- (xiii). “एक कंटेनर भार से कम” (एलसीएल) का आशय पोत के विनिहित में एक से अधिक परेषिती से संबंधित कार्गो वाले कंटेनर होगा।
- (xiv). “पत्तन” का आशय पारादीप पत्तन होगा।
- (xv). “पत्तन प्रबंधन” का आशय पारादीप पत्तन न्यास के अध्यक्ष अथवा अध्यक्ष के प्राधिकार के अधीन कार्यरत किसी अन्य अधिकारी से होगा।
- (xvi). “प्रशीतन कंटेनर” का आशय नाशी वस्तुओं के परिवहन के लिए प्रयुक्त, अपेक्षित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (xvii). “पारी” का आशय पांचवे घंटे के पश्चात 30 मिनट के भोजनावकाश के साथ आठ घंटों की पारी से होगा। पत्तन प्रचालन के लिए प्रथम पारी प्रातः 6 बजे से अपराह्न 2 बजे, दूसरी पारी अपराह्न 2 बजे से रात्रि 10 बजे और तीसरी पारी रात्रि 10 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे तक है।
- (xviii). “पोतांतरण” का आशय ऐसा कोई कार्गो जो मूल रूप से पारादीप के पत्तन के लिए विनिहित नहीं हो, परंतु पारादीप में उतारा जाता है और बाद में अन्य पत्तनों को पुनः नौमरित किया जाता है।
- (xix). “पोतांतरण कंटेनर” का आशय किसी ऐसे कंटेनर से होगा जो एक पोत से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़क, रेल अथवा किसी अन्य पोत के माध्यम से समुद्र द्वारा परिवहन किया जाता है।
- (xx). “पोत” का आशय एमपीटी अधिनियम, 1963 के अधीन यथा परिभाषित के समान अर्थ से होगा।

1.2. सामान्य नियंत्रण और शर्तें

- (i). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उत्तराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।

(ङ.). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हक्कदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज़ की अपेक्षा नहीं होगी।

(ii). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ तटीय अथवा 'विदेशमार्मी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।

(iii). (क). सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगी अथवा किसी अन्य सार्वजनिक के बैंकों, जो समय—समय पर विनिर्दिष्ट किए जाते हैं, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर अपने भारतीय रूपयों के समकक्ष डॉलर में प्रभारों को परिवर्तित करने के पश्चात भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे।

(ख.). पोत के पत्तन सीमाओं में प्रदेश के दिन को परिवर्तन के लिए दिन रूप में परिगणित किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत का प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के पहुंचने का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिन रूप में परिगणित किया जाएगा।

(iv). पत्तन में लम्बे समय तक रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय उचित उचित विनेमय दर के संदर्भ में भावी रूप में बदल जाएगा।

(v). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट तलचिह्न स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट दे सकता है।

(ख.). पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे, दरों को लागू करने पर शासी निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं हो सकती हैं।

(ग.). पत्तन न्यास को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासी शर्तों के युक्तिकरण के बारे में पब्लिक को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासी शर्तों के युक्तिकरण के बारे में पब्लिक को अधिसूचित करते रहना होगा परंतु नई निर्धारित दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

(vi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

(ख.). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनरों संबंधी प्रभार, ताप कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल से इतर, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी।

(ग.). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान—तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए घाटशुल्क सहित सभी प्रासांगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होंगी।

(घ.). कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार प्रभार्य है, घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट, जलयान—तट स्थान स्थानांतरण के साथ—साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क रूप में प्रासांगिक प्रभारों पर होगी।

(ङ.). विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर जोकि भारतीय पत्तन 'ख' पर अनुबर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, उसके तटीय नौचालन के लिए प्रासांगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर वहनित कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।

(च.). तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।

(vii). उपयोक्ताओं को पीपीटी पर आरोप्य उचित स्तर से परे के विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

(viii). सामानों की सुपुर्दर्गी/नौभरण किए जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं और समर्थन में रसीद प्रस्तुत नहीं की जाती है।

(ix). पोतों को नौचालन के लिए तब तक स्वीकृति प्रदान नहीं की जाएगी जब तक नियमानुसार सभी स्वीकार्य देयताएं/प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं।

(x). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किया जाएगा।

(xi). प्रभारों के प्रयोजन के लिए, कार्गो का 'सकल टनभार लिया जाएगा ना कि 'निवल' टनभार।

(xii). अपेक्षित सेवाओं के मामले में सभी देयताएं मांग अनुसार अग्रिम में अथवा निर्धारित समय के भीतर भुगतान करनी होगी।

(xiii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर व्याज़:

(क). उपयोक्ताओं को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज अदा करना होगा और पत्तन को विलंबित वापसियों पर 14.75 प्रतिशत वार्षिक की दर से व्याज अदा करना होगा।

(ख.). व्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक व्याज पीपीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।

(ग.). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में देरी की गणना बिल मांगे जाने की तारीख के 10 दिन पश्चात से की जाएगी। यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 और/अथवा प्रशुल्क में निर्धारित शर्तों में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन संपत्तियों की सेवाएं/उपयोग प्राप्त करने से पहले होता है।

(घ.). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों बाद से गिना जाएगा।

(xiv). पहले से भुगतान किए गए किसी भी प्रकार के देय/प्रभार के लिए आवेदन—पत्र प्रथम भुगतान/समायोजन की तारीख के पश्चात छह केलेंडर महीनों के भीतर दावाकर्ता अथवा उसके प्रतिनिधि द्वारा लिखित में आवेदन—पत्र प्रस्तुत करना होगा। कोई वापसी तब तक नहीं की जाएगी जब तक वापसी—योग्य राशि रु0 100/- अथवा अधिक न हो।

(xv). भुगतान किए जाने वाले प्रभार प्रति टन आधार पर होंगे। टन का दशमलव अगले उच्चतर टनभार पर पूर्णांकित किया जाएगा।

अध्याय—II

पोत संबंधित प्रभार

2.1. कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर पर घाटशुल्कः

क्र.सं.	सामानों का विवरण		दर प्रति मीट्रिक टन अथवा उसका भाग (रुपये)	
			विदेशी दरें	तटीय दरें
1.	(क). क्रोम अयस्क/क्रोम कंक्रीट (ख). मैग्नीज अयस्क		51.00 50.80	30.60 30.50
2.	चार्ज क्रोम/फेरो एलोयस और अन्य प्रसंस्कृत अयस्क/उच्च कार्बन फेरो क्रोम		61.20	36.70
3.	सभी प्रकार के कोयला/कोक 5 लाख टन प्रतिवर्ष तक प्रति पक्ष आयात 5 लाख 7.5 लाख टन प्रतिवर्ष तक प्रति पक्ष आयात 7.5 लाख टन से अधिक प्रतिवर्ष प्रति पक्ष आयात 3.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष तक सभी प्रकार के कोयले का प्रति पक्ष नौमरण — परंपरागत प्रहस्तन 3.5 मिलियन टन से अधिक प्रतिवर्ष सभी प्रकार के कोयले का प्रति पक्ष नौमरण — परंपरागत प्रहस्तन	43.00 36.20 29.40 46.90 39.10	25.80 21.70 17.65 28.15 23.45	
4.	एमसीएचपी@ के माध्यम से कोयला कोयला प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कोयला वैगन की उत्तराई कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला का नौमरण (i) 7.5 मिलियन टन तक (ii) 7.5 मिलियन टन से 10 मिलियन टन तक (iii) 10 मिलियन टन से अधिक		51.70 77.50 71.05 64.60	51.70 77.50 71.05 64.60

क्र.सं.	सामानों का विवरण			दर प्रति मीठट० अथवा उसका भाग (रुपये)
		विदेशी दरें	विदेशी दरें	
5.	(क). लौह अयस्क (आईओएचपी के माध्यम से) (i). 1.0 एमटीपीए तक नौमरण (ii). 1.0 एमटीपीए और 1.5 एमटीपीए के बीच नौमरण (iii). 1.5 एमटीपीए से अधिक नौमरण	23.45 20.05 16.65	23.45 20.05 16.65	
	(ख) (ग). टिप्पिंग प्रभार लौह अयस्क (मैनुअल)	20.40 23.45	20.40 23.45	
6.	लौह और अयस्क (स्टील कोइल्स, स्लैब्स, स्टील पाइप्स, स्टील रेल्स, पिंग आयरन, प्लेट्स, आयरन रोड्स आदि)	51.00	30.60	
7.	लौह और स्टील स्क्रेप	27.20	16.30	
8.	सीमेट, विलंकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट और अन्य फलकिसंग सामान 2.00 लाख टन तक (प्रति पक्ष) 2.00 लाख टन से अधिक (प्रति पक्ष)	54.40 47.60	32.65 28.55	
9.	अल्यूमीनियम पिण्ड	19.55	11.75	
10.	तैयार उवरक / अमोनियम नाइट्रोट	27.20	16.30	
11.	खाद्यान्न, तिलहन, अनाज, दालें, खाद्य तेल आदि 50,000 मीठट० तक (प्रति पक्ष) 50,000 मीठट० से अधिक (प्रति पक्ष)	68.00 40.80	40.80 24.50	
12.	चावल / चीनी	20.40	12.25	
13.	नमक	6.80	4.10	
14.	(क). पीओएल और उत्पाद कच्चा तेल, पेट्रोलियम और 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री एफ.) और अधिक के फ्लैश प्वाइट वाले इसके उत्पाद बल्क में - 2.00 एमटीपीए तक बल्क में - 2.00 एमटीपीए से अधिक बैरेल में (ख) कच्चा तेल, पेट्रोलियम और 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री एफ.) और अधिक के फ्लैश प्वाइट वाले इसके उत्पाद	30.60 28.55 40.80 68.00	30.60 28.55 40.80 68.00	
15.	पत्तन सीमाओं के भीतर प्रवालकों द्वारा निर्मित एसबीएम के माध्यम से पीओएल	5.45	5.45	
16.	एलपीजी और एलएनजी	68.00	40.80	
17.	अम्ल, फैटी एसिड और अमोनिया सहित लिविड बल्क	50.85	30.50	
18.	टिम्बर (प्रति घन)	34.00	20.40	
19.	ड्रिलिंग सामान और रसायन	54.40	32.65	
20.	शरीम्प्स सहित सभी प्रकार के फिश	39.10	23.45	
21.	i) अन्य सामान्य कारों (बल्क और ब्रेक बल्क) स्लिंग्स द्वारा ग्रेवों द्वारा ii)	34.00 23.80	20.40 14.30	
22.	मदर से डॉटर पोत पोतांतरण (कच्चा तेल और पीओएल)	6.80	4.10	
23.	बर्निंग (लदाई और उत्तराई)	-	10.20	
24.	आति आयामीय परेण (ओडीसी) सहित सभी प्रकार के परियोजना कारों	57.80	34.70	

टिप्पणी: @ख (ii) और पख (iii) पर दी गई दर लागू होगी यदि एकल उपयोक्ता का यातयात एक वर्ष में स्लैब सीमाओं को पार करता है।

2.2 कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क:

क्र.सं.	विवरण	20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	20 फीट से अधिक पर्यंत 40 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर
		(रुपये)	(रुपये)	(रुपये)
		विदेशी ताटीय	विदेशी ताटीय	विदेशी ताटीय
1.	कंटेनर पर घाटशुल्क (केवल बॉक्स)	68.00	40.80	102.00
2.	प्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	544.00	326.40	816.00
3.	अप्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	442.00	265.20	663.00
		397.80	884.00	530.40

उपर्युक्त खंडों 2.1 और 2.2 के लिए टिप्पणियाँ:

(1). निम्नलिखित विनिर्दिष्ट सामानों पर भी घाटशुल्क सामान्य दरों पर देय होगा:

- (क). परित्यक्त कार्गो पर।
- (ख). अधिक उतारे गए और ज्यादा लादे गए कार्गो पर।
- (ग). सीमाशुल्क द्वारा जब्त कार्गो पर।
- (घ). कबाड़ कार्गो पर।
- (ङ). पत्तन में पोतों द्वारा निपटान किए गए सेवा—योग्य खाली ड्रमों, खाली बोतलों और अन्य जहाजी भंडारों पर।
- (च). पोतों के बोर्ड पर और उस पत्तन पर उतारे गए जहां संपूर्ण कार्गो पत्तन पर नहीं उतारा जाता है, पर एकत्रित झाड़न पर।
- (छ). नौमरण के लिए बोर्ड के अंतरण क्षेत्रों में आने वाले सभी कार्गो पर जहां यह नौमरित किया जाता है अथवा बिना नौमरण किए वापस लिया जाता है।
- (ज). बोर्ड के परिसर में रेल अथवा सड़क द्वारा प्रदेश करने वाले और बिना नौमरण के पत्तन से बाहर आने वाले कार्गो पर।
- (झ). अन्य पत्तन का कार्गो यदि उतारा अथवा पुनः नौमरित किया जाता है।
- (ञ). पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उत्तराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 1.5 गुणा होगा।

(2). निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मदों पर घाटशुल्क देय नहीं होगा:

- (क). पारादीप पत्तन न्यास के लेखा पर बोर्ड को अथवा द्वारा परेषित सामान।
- (ख). पोत संबंधी जलयान की फिटिंग्स, जलयान के भंडारों का इस्तेमाल करने वाले जलयानों के मामले में संबंधित यात्री और नाविकों के बैग और दैवकितक सामान, लाइव स्टॉक, बकर के साथ जो कार्गो विभिन्नता नहीं किया गया था।
- (ग). बोर्ड के परिसर और सर्वेक्षण खारिजों से एकत्रित स्वीपिंग।
- (घ). परेषिती द्वारा खारिज हारबर को गलत भेजा गया रेल बद्ध सामान और बंध से निकासित और बोर्ड के परिसर से रेल द्वारा प्रेषित सामान।
- (ङ). बर्थ के माध्यम से बिना घुमाए एक हैच से अन्य हैच पर स्थानांतरित कार्गो।
- (च). निकासी/परेषण के समय नमी की वजह से अधिशेष भात्रा पर।

(3). घाटशुल्क और भीतरी—पत्तन परिवहन:

- (क). पत्तन क्षेत्रों की सीमाओं के भीतर उतारे गए अथवा नौमरित सभी सामानों के लिए दरमान में विस्तार से दिए गए घाटशुल्क प्रभार अंदा करने होंगे। ये प्रभार पत्तन द्वारा सेवा प्रदान किए जाने से पहले आयातकों/निर्यातकों द्वारा देय होंगे।
- (ख). निर्यात अथवा निर्यात सामानों की अनुमति के लिए सभी आवेदन—पत्र पीपीटी द्वारा अनुमोदित निर्धारित प्रारूप में होने चाहिए और ऐसे प्रारूप सभी प्रकार से सही भरे होने चाहिए और सामानों के पोतवणिक/परेषिती अथवा उनके एजेंटों द्वारा हस्ताक्षरित होने चाहिए। जब कभी अपेक्षित हो, पीपीटी जरूरी कागजातों की जाँच के लिए बुला सकता है, और वे कागजात पोतवणिकों/परेषितियों अथवा उनके एजेंटों को प्रस्तुत करने होंगे। जब कभी कार्गो आवेदन—पत्र में दर्ज पोत से इतर पोत द्वारा कार्गो नौमरित किया जाता है तो नया आवेदन पत्र पीपीटी को प्रस्तुत करना होगा।
- (ग). आयातकों अथवा निर्यातकों अथवा शिपिंग एजेंटों को कार्गो की उत्तराई अथवा नौमरण के लिए अपनी व्यवस्था करनी होगी।

(घ). लैंडिंग बिल अथवा मूल बिल में निर्दिष्ट भार जिसपर मालभाड़ा भुगतान किया जाता है, सही टनभार होना चाहिए। तथापि, यदि जहां पत्तन भारतोलन की जांच करता है तो पत्तन द्वारा दर्ज टनभार सही टनभार माना जाएगा।

(ङ.). विविध सामान के आर्टिकल वाले पैकेजों पर शुल्क उस आर्टिकल पर लागू दर पर वसूल किए जाएंगे जिसपर उच्चतम दर प्रभार्य हो।

(च.). पत्तन पोतों से सभी प्रकार के सामान्य कार्गो की उत्तराई अथवा पोतों पर नौभरण का तट प्रहस्तन करता है और इस सेवा के लिए प्रभार घाटशुल्क दर में शामिल है। घाट/अंतरण क्षेत्र पर बल्क कार्गो को बैगों में भरे जाने के मामले में, व्यापार को घाट पर कार्गो की परिक्षा करनी होगी और पत्तन की प्रचालन योजना के अनुसार सभी प्रहस्तन प्रचालन करने होंगे। पीपीटी की राय के मामले में, यदि परेषिती/व्यापार बल्क कार्गो को बैगों में भरने के लिए प्रचालन योजना का अनुसरण करने में विफल रहता है, जिसके परिणामस्वरूप पोत से उत्तराई प्रभावित होगी, तो उत्तराई प्रचालन प्रभावित रहने की अवधि के लिए परेषिती/व्यापार से ₹ 1000/- प्रति घटा की दर से विराम प्रभार वसूल किए जाएंगे।

(छ.). पोत से उतारे जाने अथवा नौभरण के लिए अंतरण शैड/क्षेत्र पर लाए जाने वाले सामान्य/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में पत्तन परिक्षा मानी जाएगी केवल जब पत्तन रसीद देता है।

(ज.). पत्तन कार्गो के प्रहस्तन के लिए जलरी और सुविधाजनक घाट क्रेन, मोबाइल क्रेन अथवा अन्य विशेष उपस्कर का प्रयोग करेगा। ऐसी क्रेनों अथवा विशेषज्ञ उपस्कर के किराये के लिए प्रभार निर्धारित दरों के अलावा वसूल किए जाएंगे।

(झ.). पत्तन इंजीनियरिंग सामानों, स्टील तार राड़ों, कुंडलों और परियोजना सामान के लिए भीतरी-पत्तन परिवहन सेवा वैकल्पिक होगी और पत्तन से विशेष अनुरोध पर बाजार दरों और उन दरों पर 5 प्रतिशत सेवा प्रभार पर ली जा सकती है। तथापि, पत्तन न्यास को किसी कार्गो के मामले में भीतरी-पत्तन परिवहन सेवा देने से इंकार करने का अधिकार होगा और सेवा के शुल्क होने/जलयान के पहुंचने से काफी पहले उपयोक्ता को इस बारे में सूचित करना होगा। भीतरी-पत्तन परिवहन का अर्थ, आयात के मामले में, निषेधित क्षेत्र के भीतर घाट से प्लॉट/शैडों में कार्गो का परिवहन है जहां निर्यात कार्गो का मामला हो, यही उल्टा हो जाएगा अर्थात प्लॉट/शैडों से पत्तन निषेधित क्षेत्र के भीतर घाट/पोत साइड परिवहन।

(ञ.). पत्तन न्यास बिना अतिरिक्त प्रभारों के बर्थ से अंतरण क्षेत्र और विलोमतः बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो का परिवहन करेगा जहां अंतरण क्षेत्र और अंतरण क्षेत्र बर्थ के हिस्से हों। यदि बर्थ, जहां पोत बर्थ किया गया है, ऐसे अंतरण क्षेत्र को सेवा प्रदान नहीं करता है, कार्गो के परिवहन के लिए आयातक/निर्यातक को अपनी व्यवस्था करनी होगी। अंतरण क्षेत्र अथवा अंतरण शैड के संबंध में, कौन-सा बर्थ का हिस्सा है, पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।

(ट.). भीतरी पत्तन परिवहन के दौरान स्पिलेज एन-रूट से बचने के लिए आयातकों और निर्यातकों को स्टॉक यार्ड के साथ-साथ घाट पर लदाई विनियमित करनी होगी। परिवहन के दौरान स्पिलेजिज एन-रूट अथवा रेलवे ट्रैकोंके मामले में, प्रचालनात्मक कारणों से उसे हटाने की व्यवस्था आयातक/निर्यातक की जिम्मेदारी होगी।

(ठ.). “अविनिर्दिष्ट” वर्ग के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण में यह देखना होगा कि क्या इस कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में मौजूद वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।

(ण.). यदि पत्तन को किसी भी समय अंतरण शैडों अथवा पत्तन के माध्यम से सामानों के त्वरित निपटान के लिए अंतरण शैड/क्षेत्र में सामानों के लिए आवंटित अन्य स्थानों में गंभीर भीड़ लगती है तो वह किसी विशेष सामानों के स्वामी अथवा परेषिती को ऐसा सामान दिए गए समय के भीतर पत्तन परिवहन से हटाने के लिए निर्देश दे सकता है। यदि विनिर्दिष्ट समय में सामान नहीं हटाया जाता है तो पत्तन ऐसे सामानों को हटा कर अंतरण शैड अथवा अंतरण सामानों के लिए आवंटित अन्य स्थानों पर स्वामी/परेषिती के जोखिम और खर्च पर चट्टा लगा सकता है। ऐसा हटाए जाने की लागत में उपस्कर किराया प्रभार, समय-समय पर यथा लागू लेवी सहित श्रमिक प्रभार और 20 प्रतिशत श्रमिकों की दरों पर पर्यवेक्षण प्रभार और उपस्कर प्रभार शामिल होंगे। ऐसे हटाए गए सामानों पर दूसरे सप्ताह से अधिक सामान रखे जाने के लिए लागू दर पर विलंबशुल्क देयताएं वसूल की जाएंगी और अनुसूची में दी गई किसी रियायत के लिए पात्र नहीं होगा।

(त.). ऐसे स्थानों पर जो अंतरण सामानों द्वारा अभिग्रहीत किए जाने के लिए नहीं थे, रखे गए सामानों पर अंतरण देयताएं अधिकतम विलंबशुल्क दरों पर वसूली की जाएगी और कोई निःशुल्क समय नहीं दिया जाएगा। पत्तन ऐसे सामानों को स्वामियों/परेषिती के खर्च और जोखिम पर हटाएगा और अंतरण सामानों के लिए उपलब्ध स्थानों में से किसी स्थान पर रखेगा। ऐसा हटाए जाने की लागत उक्त मद (1) में यथा उल्लिखित होगी।

2.3. प्रभार यदि कार्गो कंटेनरों को भरने/खाली करने का कार्य पत्तन द्वारा किया जाता है (बांधना और ढनेज़ से अतिरिक्त प्रभार)

	प्रति कंटेनर	
	विदेशी (अमेरिकी डॉलर)	तटीय (रुपये)
1. 20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	8.30	340.00
2. 20 फीट से अधिक परतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर	12.45	510.00
3. 40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर	16.60	680.00

2.4. कंटेनरों पर विराम समय प्रभार

क्र.सं.	विवरण	20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)	20 फीट से अधिक परतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)	40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)
1.	आयात कंटेनर पहले 3 दिन 4वें से 30वें दिन 31वें दिन से आगे	नि:शुल्क 0.095 0.204	नि:शुल्क 0.190 0.408	नि:शुल्क 0.285 0.612
2.	नियात कंटेनर पहले 5 दिन 6वें से 30वें दिन 31वें दिन से आगे	नि:शुल्क 0.095 0.204	नि:शुल्क 0.190 0.408	नि:शुल्क 0.285 0.612
3.	पोतांतरण कंटेनर पहले 8 दिन 9वें से 30वें दिन 31वें दिन से आगे	नि:शुल्क 0.095 0.204	नि:शुल्क 0.190 0.408	नि:शुल्क 0.285 0.612

2.5. प्रशीतन कंटेनरों को विजली की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग			
	20' तक के कंटेनर		20' से अधिक परतु 40' तक के कंटेनर	
	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)
प्रशीतन कंटेनरों को विजली की आपूर्ति के लिए प्रभार।	102.00	61.20	153.00	91.80
				204.00
				122.40

2.6. कंटेनरों की ओवरसाइड उत्तराई के लिए प्रभार

विवरण	लदे हुए कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उत्तराई		खाली कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उत्तराई	
	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)
1. 20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	340.00	204.00	47.60	28.55
2. 20 फीट से अधिक परतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर	510.00	306.00	71.40	42.85
3. 40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर	680.00	408.00	95.20	57.10

टिप्पणी: यह प्रभार स्टीमर एर्जेटों/स्लॉट—किरायेदारों/जलयान स्वामियों पर प्रभार्य होगा।

2.7. उदरक वर्थ I पर प्रहसित पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो के लिए प्रभार

(1). प्रहसित कार्गो की मात्रा पर बिना ध्यान दिए प्रत्येक महीने के पहले, 10वें और 20वें दिन को देय 3 समान किस्तों में रु 30 लाख (तीस लाख) प्रति माह का निश्चित प्रभार।
(2). समेकित इकाई प्रभार (रुपये प्रति टन) जो वार्षिक थ्रूपट से मिन्ह होगा, निम्नवत हैं:

क्र.सं.	विवरण	(रुपये) प्रति टन
(क)	5 लाख टन तक	65.00
(ख)	5 से 10 लाख टन	50.00
(ग)	10 से 15 लाख टन	25.00
(घ)	और 15 लाख टन से अधिक	25.00

(3). ऊपर (1) और (2) में यथा उल्लिखित प्रभारों के अलावा, पारादीप फॉर्स्कट लिमिटेड दरमान के अनुसार केवल अन्य प्रभार नामतः पाइलटेज़ और नौकर्षण तथा पत्तन देयताएं अदा करेगा और अन्य प्रभार जैसे बर्थ किराया, वार्षिंग, मूरिंग प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

2.8. उर्वरक बर्थ ॥ पर प्रहसित भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी के कार्गो के लिए प्रभार

(1). प्रहसित कार्गो की मात्रा पर बिना ध्यान दिए अग्रिम में ₹ 0 39,11,250/- प्रति माह की दर से प्रति माह आधार पर ₹ 0 4,69,35,000/- (लप्पे चार करोड़ उनहत्तर लाख पैंतीस हजार केवल) प्रतिवर्ष के कैपटिव बर्थ किराया प्रभार देय होंगे। यदि देय तारीख रविवार अथवा अवकाश-दिवस को पड़ती है तो भुगतान अगले कार्यदिवस में किया जाएगा।

(2). घाटशुल्क प्रभार निम्नलिखित दरों पर लागू होंगे:

क्र.सं.	विवरण	₹ 0 प्रति टन (1-4-2008 से)
(क)	5 लाख टन तक	86.52
(ख)	5 से 10 लाख टन	73.21
(ग)	10 से 15 लाख टन	53.24
(घ)	और 15 लाख टन से अधिक	33.28

करार में यथा उपबोधित प्रत्येक स्लैब में घाटशुल्क की दरों में प्रत्येक तीन वर्षों के पश्चात 10 प्रतिशत की दर से वृद्धि की जाएगी। तदनुसार, अगली वृद्धि 01.04.2011 को देय होगी। वर्ष 2011 में बर्थ किराया प्रभारों की समीक्षा और संशोधित किए जाएंगे। न्यूनतम गारंटीशुदा कार्गो 2.50 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। न्यूनतम गारंटीशुदा में किसी कमी के मामले में, इफको अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम माह के भीतर पूर्ण गारंटीशुदा कार्गो के लिए घाटशुल्क अदा करेगा।

(3). ऊपर (1) और (2) में यथा उल्लिखित प्रभारों के अलावा, इफको प्रचलित दरमान और समय-समय पर यथा संशोधित अन्य सेवा प्रभार नामतः पाइलटेज़ और नौकर्षण तथा पत्तन देयताएं अदा करेगा।

2.9. पोतांतरित सामानों के लिए प्रभार

वर्ग	दर
घाट पर उतारे गए नौमरण के पोत पर मूलतः विनिहित कार्गो के माध्यम से और पुनः नौमरण अथवा भारत के बाहर पत्तनों के लिए सामान पोतांतरित अथवा स्थानीय के लिए विनिहित कार्गो और बाद में पोतांतरण के लिए पारादीप पर संशोधित अथवा पोतांतरण के लिए अनिर्विष्ट अन्य पत्तनों का कार्गो	उपर्युक्त खंड 2.1 के अनुसार घाटशुल्क का 2 गुना

टिप्पणी: भीतरी-पत्तन परिवहन प्रभार, जहां कहीं लागू हो, अतिरिक्त भुगतान करना होगा।

2.10. अंतरण स्थान में विलंबशुल्क की वसूली के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि

क्र.सं.		विवरण	निःशुल्क अवधि
1.		आयात	उत्तराई के दिन से 3 दिन
2.	क.	निर्यात	पत्तन में प्राप्ति के दिन से 5 दिन
	ख.	चावल निर्यात	पत्तन में प्राप्ति के दिन से 30 दिन
3.		पोतांतरण	उत्तराई की तारीख से 10 दिन

टिप्पणियाः

(1). ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों से अतिरिक्त होगी।

(2). कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि खाली करने के दिन से शुरू होगी।

(3). कबाड़ सामानों के मामले में निःशुल्क अवधि कबाड़ होने के दिन के अगले दिन से शुरू होगी।

(4). जोखिमपूर्ण सामानों के लिए, निःशुल्क अवधि 24 घंटे है।

(5). नीलामी द्वारा बेचे गए अदावाकृत/अनिकासित सामानों के लिए, 3 दिन की निःशुल्क अवधि नीलामी के दिन से शुरू होगी।

(6). सभी धर्मार्थ संगठनों को परेषित उपहार कार्गो के लिए निःशुल्क समय 30 दिन होगा। यह निःशुल्क अवधि कैरियर की प्रकृति और पैकेजिंग के प्रकार पर ध्यान दिए बिना प्रदान की जाएगी।

(7). अधिक उतारे गए कार्गों के मामले में, विलंबशुल्क परेषिती को अधिक उत्तराई की अधिसूचना के 3 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभार्य होगा।

(8). भीड़ अथवा अन्य कारण से अंतरण शैड में गुम सामानों के मामले में, विलंबशुल्क मिलने की तारीख से 3 दिनों के पश्चात प्रभार्य होगा।

(9). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में, प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत तक प्रीमियम वसूल किया जाएगा।

(10). विराम समय कंटेनर की उत्तराई के पश्चात दिन से शुरू होगा और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने की तारीख से शुरू होगी।

2.11. निःशुल्क अवधि के पश्चात अंतरण शैड और खुले अंतरण स्थान में पड़े रह गए सामानों पर विलंबशुल्क

अवधि	दर प्रति मीट्रिक टन प्रति दिन अथवा उसका भाग (रुपये)	
	आयात	निर्यात
पहले सप्ताह के लिए	3.40	2.05
दूसरे सप्ताह के लिए	10.20	4.75
तीसरे और अनुरूप सप्ताहों के लिए	17.00	10.20

टिप्पणी: रेत उपयोक्ताओं के लिए रेलवे द्वारा वैगनों की आपूर्ति नहीं किए जाने पर न्यूनतम दर पर विलंबशुल्क लागू होगा बशर्ते इन्डेट्स बनाए रखी गई हो।

2.12. कंटेनरबद्ध कार्गों पर विलंबशुल्क

(1). जब पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गों अथवा कंटेनरों की सुपुर्दग्गी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तो उस अवधि के लिए कंटेनर अथवा निर्यात/आयात कार्गों पर विलंबशुल्क प्रभार्य नहीं होगा।

(2). अन्य जोखिमपूर्ण सामानों पर विलंबशुल्क उत्तराई की तारीख से खंड 2.11 में विनिर्दिष्ट दरों के दोगुना पर प्रभार्य होगा यदि उत्तराई की तारीख से अगले कार्यदिवस में निकासित नहीं किया जाता है।

(3). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उत्तराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होगी:

(i). परेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।

(ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त पर परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,

(क). लाइन कार्गों के साथ कंटेनर की परिरक्षा करेगा और पत्तन परिसर से इसे वापस लेगा अथवा हटाएगा; और

(ख). लाइन कंटेनर की परिरक्षा शुरू करने से पहले कार्गों और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।

(iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक जारी रहेंगे जब तक कार्गों को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।

(iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/जब्त किया जाता है और वह 75 दिनों की निर्धारित समयावधि में खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार कार्गों को छोड़े जाने के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से लागू नहीं होगा बशर्ते लाइनों को आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक/जब्त कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में रखा जाएगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसा हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होगा।

2.13. लाइसेंस शुल्क:

क्र.सं.	वर्ग	दर
1.(क).	खुला स्टेक—यार्ड: वर्ग—I (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रु. 1200 प्रति माह अथवा उसका भाग
1.(ख).	वर्ग-II (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रु. 900 प्रति माह अथवा उसका भाग
1.(ग).	वर्ग-III (बिना फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रु. 600 प्रति माह अथवा उसका भाग

2.	ढका हुआ स्थान	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए ₹ 0 3600 प्रति माह अथवा उसका भाग
3.	घाट अपरन/कंक्रीट वाला स्टेक—यार्ड/अंतरण शैड (बिना—शैड कार्गो के लिए)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए ₹ 0 2000 प्रति माह अथवा उसका भाग

टिप्पणी: (1). एक वर्ष से कम पट्टों के लिए, उल्लिखित दरों पर 10 प्रतिशत अधिभार प्रभार्य होगा।
 (2). ढके हुए और खुले स्थान के आबंटन के लिए सामान्य शर्तें
 (i). एक बार में 11 माह तक की अवधियों के लिए भंडारण शैड, शुले स्थानों अथवा अन्य प्राप्ती के उपयोग के लिए लाइसेंस पत्तन प्रशासन द्वारा जारी किए जाने वाले परमिटों द्वारा आच्छादित होगा। 11 माह अवधि के लिए आबंटन बिना अधिभार के होगा और 11 माह से कम अवधियों के लिए आबंटन पर 10 प्रतिशत अधिभार लगेगा। पिछली लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर लाइसेंस का नवीकरण करवाया जा सकता है। लाइसेंस का प्रत्येक नवीकरण नया लाइसेंस जाना जाएगा। खुले स्थानों, स्टेकिंग—यार्ड, शैडों अथवा अन्य प्राप्ती के प्रयोग के लिए आवेदन—पत्र लिखित में निर्धारित प्रपत्र में पीपीटी को देना होगा और ऐसी अनुमति के अभाव में किसी ऐसे स्थान पर कोई सामान भंडारित नहीं किया जाएगा।
 (ii). आगे की अवधि के लिए इन नियमों के अधीन परमिट के नवीकरण के लिए आवेदन—पत्र परमिट की समाप्ति के एक संस्थाह के भीतर देने होंगे। आगे की अवधि के लिए परमिट प्रदान करना पत्तन के विवेक पर होगा।
 (iii). लाइसेंस अधीन क्षेत्र के लिए पूरा किराया/लाइसेंस शुल्क अग्रिम रूप में देय होगा। नवीकरण के मामले में, लाइसेंस शुल्क पिछले लाइसेंस की समाप्ति के 7 दिनों के भीतर देय होगा। किराये का भुगतान नहीं करने अथवा लाइसेंस की शर्तों का अनुपालन नहीं करने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है और पैरा 2.1 (vii) में यथा विनिर्दिष्ट दंडात्मक किराये की वसूली की जा सकती है।

यदि कार्गो को नियमों के अधीन बिना ढके हुए क्षेत्रों में भंडारित किए जाते हैं तो आबंटी से भंडारण की तारीख से उस अवधि के लिए विनिर्दिष्ट किराये से दोगुना वसूल किया जाएगा जब तक अनाधिकृत अभिग्रहण खाली नहीं किया जाता है अथवा वैध परमिट के अधीन ऐसा अभिग्रहण विनियमित नहीं किया जाता है।

(iv). खुले स्थानों, स्टेकिंग—यार्ड, शैडों अथवा अन्य स्थानों में भंडारित माल स्वामी के जोखिम पर रहेगा और पत्तन किसी पिलाफिरेज, चोरी, नुकसान अथवा हानि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।
 (v). पक्षों को किराये पर दिए गए शैड के कुछ हिस्से अथवा संपूर्ण की तालाबंदी को पत्तन को तब तक माल के बेली के रूप में नहीं माना जा सकता जब तक पत्तन इसके लिए विशेष रसीद जारी नहीं करता है।
 (vi). आबंटित स्थान पत्तन की अनुमति के बिना आगे किराये पर नहीं दिया जा सकता।
 (vii). आबंटित स्थान एक माह के नौटिस की प्राप्ति पर खाली करना होगा।
 (viii). स्थान का आबंटन पत्तन के विवेक पर होगा और यह बिना कोई कारण बताए स्थान आबंटित करने से इंकार कर सकता है।
 (ix). पत्तन को अधिकार होगा कि वह पक्ष को सूचना देने के पचात ऐसे स्थान पर कब्जा कर ले जो अभिग्रहीत नहीं है अथवा खाली पड़ा हो। ऐसे मामले में, किराये की आनुपातिक कटौती स्वीकार्य होगी। यदि पट्टे की समाप्ति से पहले प्लॉट सौंप दिया जाता है तो प्लॉट के लिए आनुपातिक किराया अभिग्रहण की अवधि के लिए वसूल किया जाएगा।
 (x). निषेधित क्षेत्र के भीतर भी शैडों/ढके हुए भंडारण क्षेत्रों पर कार्गो के भंडारण अथवा कार्गो के प्रहस्तन से इतर के प्रयोजन के लिए यातायात विभाग का नियंत्रण होगा।
 (xi). प्लॉटों/स्टेकयार्ड/ढके हुए स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क अभिग्रहण/आबंटन के प्रथम और अंतिम माह के मामलों में वास्तविक अभिग्रहण के दिनों के लिए आनुपातिक आधार पर वसूल किया जाएगा। शैड अथवा गैर—शैड कार्गो रूप में कार्गो के वर्गीकरण के संबंध में पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।

2.14. दंडात्मक लाइसेंस शुल्क

यदि आयातित कोकिंग कोयला, गैर—कोकिंग कोयला और सभी प्रकार के कोक उत्तराई के 90 दिनों के भीतर निकासित नहीं किए जाते हैं तो आयातकों को नीचे दिए गए व्यारे अनुसार दंडात्मक लाइसेंस शुल्क अदा करना होगा:

क्र.सं	अवधि	दर	लेवी की इकाई
1.	90 दिनों तक	सामान्य प्लॉट किराया	अभिग्रहीत क्षेत्र पर
2.	90 दिनों से अधिक	सामान्य प्लॉट किराये का दोगुना	अभिग्रहीत क्षेत्र पर

टिप्पणी: जहां कहीं किसी कारण अथवा अन्य से वास्तविक माप करना संभव नहीं हो तो अभिग्रहण अधीन कोकिंग कोयला और गैस-कोकिंग कोयला के लिए 4 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से और सभी प्रकार के कोक के लिए 2 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से निर्धारित किया जाएगा।

2.15. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार:

क्र. सं.	उपस्कर का प्रकार	8 घंटों की एक पारी के लिए (रुपये)
1.	लोकोमोटिव 700-1400 एचपी	पूर्व तट रेलवे दर्दों के अनुसार
2.	मोबाइल क्रेन —	
(i)	10 मीटर और 20 मीटर के बीच	1768
(ii)	35 मीटर तक	3400
(iii)	35 मीटर से अधिक	10880
	घाट क्रेन:	
3. (i)	13.2 मीटर	4760
3. (ii)	20.0 मीटर	12240
4.	3 मीटर तक के फोर्कलिफ्ट ट्रक	680
5.	4 घन तक के पे-लोडर्स	5440
6.	350 एचपी से अधिक बुल्डोजर	11900
7. (क)	8 घन तक की घाट क्रेन के लिए गैब जुड़नार	408
7. (ख)	8 घन से अधिक और 15 घन तक	1020

टिप्पणी:

- (1). एक पारी के दौरान लोकोमोटिव के लिए देय न्यूनतम प्रभार एक तिहाई पारी अर्थात् 2 घंटे और उसके गुणक। 8 घंटों की पूरी पारी के लिए दर ऊपर निर्दिष्ट दर के अनुपात में प्रभार्य होगी।
- (2). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोक्ता के लिए न्यूनतम प्रभार प्रति घंटा आधार पर होंगे। उपस्कर की कुल उपयोगिता अवधि, लॉगबुक में यथा विनिर्दिष्ट, उपस्कर के उपयोग के लिए प्रभारों की गणना के लिए आधार होगी।
- (3). किराया प्रभारों में पीओएल/विजली और उपस्कर के प्रहस्तन के लिए स्टाफ की लागत शामिल है, परंतु लदाई/उत्तराई अथवा स्लिंगिंग/अनस्लिंगिंग के लिए श्रमिक प्रभारों की लागत शामिल नहीं है, जोकि किरायेदार की जिम्मेदारी होगी।
- (4). ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाट क्रेन किराये पर लेने के लिए पत्तन रियायती दर प्रदान करेगा जहां वैयक्तिक मद 3 मीटर अथवा कम की होगी। घाट क्रेन द्वारा ऐसे प्रहस्तन के मामले में प्रभार ₹0 3400 प्रति पारी होंगे। बल्क कार्गो के मामले में यह रियायत लागू नहीं होगी।
- (5). 100 केडल्यू तक का डीजल जनरेटर उपलब्ध है। इसके लिए किराया प्रभार ₹0 1020 प्रति माह अथवा उसका भाग है।
- (6). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर को किराये पर लेने के लिए सामान्य शर्तें
 - (i). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोग के लिए मांग-पत्र निर्धारित प्रारूप में और कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की अपेक्षा करने वाले पक्ष के प्राधिकृत प्रतिनिधि द्वारा हस्ताक्षरित होना चाहिए। ऐसी मांग 24 घंटे का अग्रिम नोटिस देते हुए प्रस्तुत करना होगा वहां नहीं जहां पक्ष पहले से लगातार क्रेन/उपस्कर के साथ कार्य कर रहा हो।
 - (ii). यदि व्यापार द्वारा मांगा गया कम क्षमता का उपस्कर उपलब्ध नहीं होता है तो उन्हें विकल्प होगा कि वे अधिक क्षमता के उपस्कर का उपयोग करें, जिसके लिए उन्हें उच्चतर क्षमता वाले उपस्कर के लिए लागू प्रभार अदा करने होंगे और कोई छूट नहीं दी जाएगी।
 - (iii). उपर्युक्त कार्गो प्रहस्तन उपस्कर का आवंटन पत्तन के विवेक पर होगा और सामान्यतः इनकी आपूर्ति की जाएगी यदि मांग-पत्र प्राप्त होते हैं। पत्तन आवंटन रोक सकता है, यदि परिस्थितियां ऐसी कार्रवाई को तर्कसंगत ठहराती हैं।
 - (iv). लिफ्टों को पोतों अथवा घाट पर ऐसी रिथ्ति में रखा जाना चाहिए कि जिब का शीर्ष उक्त लिफ्टों के ऊपर वर्टिकल स्वंग कर सके, जिससे सभी अन्य कार्गो भी निकासित किए जा सकें।
 - (v). कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में पत्तन पे लोडर्स, हाइड्रेंटर्स, मोबाइल क्रेनों, फोर्क लिफ्ट्स आदि जैसे निजी उपस्करों के उपयोग की अनुमति देता है।
 - (vi). पत्तन से/पर लिफ्टों की उत्तराई/लदाई पोतों के सभी अन्य प्रहस्तन यातायात विभाग के पर्यवेक्षक के अधीन निष्पादित किए जाएंगे बशर्ते सभी सुरक्षा उपायों का अनुसरण करना होगा।
 - (vii). किरायेदार किराये पर ली गई क्रेनों का इस्तेमाल केवल उसी प्रयोजन के लिए किया जाएगा जिसके लिए यह किराये पर ली गई है।

(viii). उपस्कर के किराये की अवधि के दौरान यदि पक्ष को किराये पर दिए गए उपस्कर को कोई नुकसान होता है अथवा पत्तन उपस्कर की संपत्ति को कोई नुकसान होता है तो पत्तन द्वारा यथा निर्धारित नुकसानों की लागत उपस्कर के किरायेदार से वसूल की जाएगी।

ख. निजी परिवालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार:

(I). शुष्क बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्ठादान (भीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (₹० में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	31.67	19.00
10500-11499	33.53	20.12
11500-12499	35.39	21.23
12500	37.26	22.35
12501-13500	39.12	23.47
13501 – 14500	40.99	24.59
14501 – 15500	42.85	25.71

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत और दूसरे हजार टनों के लिए दर को आधार दर का 110 प्रतिशत किया गया है। तीसरे हजार टनों के लिए दर आधार दर में वृद्धि करते हुए 115 प्रतिशत निर्धारित की गई है। यही कार्यपद्धति 15500 टन से अधिक दर परिकलित करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 9500 टनों से कम के कार्यनिष्ठादान के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर को कम करते हुए परिकलित की जाएगी।

(II). ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए:

(क). स्टील और बैग कार्गो

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्ठादान (भीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (₹० में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	73.62	44.17
6000	77.49	46.50
6001-7000	81.36	48.82

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत की गई है। यही कार्यपद्धति 7000 टन से अधिक दर परिकलित करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 5000 टनों से कम के कार्यनिष्ठादान के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर को कम करते हुए परिकलित की जाएगी।

(ख). अन्य

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्ठादान (भीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (₹० में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	117.86	70.72
3750	124.06	74.44
3751-4750	130.26	78.16

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत की गई है। यही कार्यपद्धति 4750 टन से अधिक दर परिकलित करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 2750 टनों से कम के कार्यनिष्ठादान के लिए अधिकतम दरें तदनुसार आधार दर को कम करते हुए परिकलित की जाएगी।

टिप्पणियाः

(i). औसत बर्थ-दिवस आउट पुट की गणना के लिए फार्मूला निम्नवत् है:

एचएमसी द्वारा लादी गई/उत्तराई की गई कुल मात्रा

----- X 24 घंटे

पोत शुरुआत से पूरा होने तक लिया गया कुल समय

(ii). कार्गो की लदाई/उत्तराई के शुरू होने से पूरा होने तक पोत के लिए औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे गए/उत्तराई गए कार्गो की पूरी मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए चुना जाएगा।

(iii). यदि एक एचएमसी किसी अन्य एचएमसी अथवा ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए बर्थ—दिवस आउटपुट एचएमसी लोडर भीटर द्वारा यथा रिकार्ड की गई मात्रा के अधार पर निर्धारित किया जाएगा।

(iv). पोत के बर्थ को छोड़ने तक एक घंटे से ज्यादा के लिए क्रेन की खराबी के मामले में, एचएमसी द्वारा प्रहसित मात्रा क्रेन कार्य घंटों से विभाजित करते हुए और 24 से गुणा करते हुए खराबी से पहले लादे गए/उतारे गए कार्गो को लेखा में लेते हुए निर्धारित किया जाएगा।

(v). एचएमसी पर अनारोप्य कारणों से एक बार में दो घंटों से अधिक के लिए एचएमसी के परिचालनों को रोकने के मामले में, पोत में क्रेन परिचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को उपयुक्त भूत्ता स्वीकृत किया जाएगा। 2 घंटों से कम के लिए एचएमसी के विरामों को उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किया जाएगा। एचएमसी के कार्य के दौरान लदाई/उत्तराई परिचालनों में सभी विरामों को दैनिक पोत कार्यनिषादन रिपोर्ट में पोत के नौमूरिक द्वारा प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है।

(vi). यदि एचएमसी की खराबी/अकार्यनिष्ठादन की वजह से पोत का स्थानांतरण जल्दी हो जाता है तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के रथानांतरण प्रभार ₹ 1,00,000 (रुपये एक लाख केवल) के जुर्माने के अलावा क्रेन परिचालक से वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापस किए जाएंगे जब जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।

(vii). औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

2.16. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार

क्र. सं.	क्रॉफ्ट का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशी (इंग्रिजी डॉलर)	तटीय (रुपये)
1.	40 टन बीपी तक टग	नौवहन प्रयोजन से अन्य प्रयोजन के लिए	214.20 5266.75 321.30 7900.10
2.	लॉच	200 बीएचपी तक 200 बीएचपी से अधिक 1600 बीएचपी लॉच गैर-चालित बार्ज फॅर्डर बार्ज	17.85 438.90 53.55 1316.70 140.10 3444.30 17.85 438.90 7.15 175.55
3.	प्रदूषण नियन्त्रण पोत		44.30 44.30
4.	ऑयल रिस्पेशन बार्ज		35.20 35.20
5.	सर्वेक्षण लॉच		- -
	सर्वेक्षण उपस्कर		- -

टिप्पणियां:

(1). उपर्युक्त हारबर क्रॉफ्टों में से कोई भी किराये पर लेने के लिए 2 घंटों के लिए न्यूनतम प्रभार देय होंगे।

(2). फ्लोटिंग क्रॉफ्टों को किराये पर लेने के लिए सामान्य शर्तें

(i). उपस्कर शर्तों के अधीन किराये पर दिया जाएगा और बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित फार्म में करार भी करना होगा।

(ii). विशिष्ट प्रचालन के लिए अपेक्षित उपकरण सेवाओं के प्रकार पर पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।

(iii). यदि व्यापार द्वारा मांगा गया कम क्षमता का क्रॉफ्ट उपलब्ध नहीं होता है तो उन्हें विकल्प होगा कि वे उच्चतर क्षमता के क्रॉफ्ट का उपयोग करें, जिसके लिए उन्हें उच्चतर क्षमता वाले उपस्कर के लिए लागू प्रभार अदा करने होंगे और कोई छूट नहीं दी जाएगी।

(iv). पत्तन न्यास द्वारा किराये पर दिए गए फ्लोटिंग क्रॉफ्टों की मैनिंग उनपर परिवर्हनित सामग्री को हानि अथवा नुकसान के लिए जिम्मेदारी नहीं होगी।

(v). फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को किसी नुकसान, यदि कोई हो, और/अथवा फ्लोटिंग क्रॉफ्ट से किसी व्यक्ति को आघात की जिम्मेदारी उपयोक्ता की होगी। कुल नुकसान के कारण ऐसी परिसंपत्तियों को बदलने के मामले में प्रतिलाभ पूंजी लागत घटाव बीमा से वसूल की गई राशि पर सीमित होगा।

(vi). माँग के रद्दीकरण के लिए किरायेदार द्वारा 12 घंटे का नोटिस दिया जाएगा ऐसा नहीं करने पर निर्धारित दर के अनुसार किराया प्रभार अदा करने होंगे।

अध्याय - III
पोत संबंधित प्रभार

3.1. गैर-क्रेन बर्थों के लिए बर्थ किराया

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग
1.	विदेशगामी पोत	अमेरिकी डॉलर 0.002375
2.	तटीय	रुपये 0.058

3.3. बर्थ किराये में रियायत

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	मूरिगों/लंगरगाहों पर बर्थ किए गए पोत	50%
2.	बर्थ के साथ में दोगुना बैंकिंग पोत	50%

टिप्पणियां:

1. सकल टनभार (जीटी) संपूर्ण जलयान (इंजन कक्ष और क्रू स्थान सहित परंतु डैक के ऊपर का स्थान, केबिन, डैक शैलटर्स, चार्ट हाउस आदि अतिरिक्त) की घन क्षमता है जैसाकि पोत के पंजीकरण प्रभारापत्र में निर्दिष्ट है। आधा टन और अधिक एक टन गिना जाएगा और आधे टन से कम को छोड़ दिया जाएगा।
2. डैक्स कार्गो वाले पोत के लिए, डैक कार्गो जीटी के निर्धारण के लिए पोत के जीटी में जोड़ा जाएगा जिसपर प्रभारों की गणना की जाएगी।
3. दो टनभार वाले पोत के लिए, उच्चतर टनभार को फैत संबंधी प्रभारों की गणना के लिए लेखा में लिया जाएगा।
4. (i). बर्थ किराया पोत को उसके तैयार होने का संकेत देने के समय 4 घंटे बाद रुक जाएगा और बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की चाह अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधा के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय के अलावा होगी।
(ii). गलत संकेत देने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।
(iii). पोत का मास्टर/एजेंट्स नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय मौसम परिस्थितियों और ज्वारभाटीय संचलनों के अनुसार होगा।
5. पोत जो पत्तन जल सीमाओं के भीतर रोडस्टेड में बर्थ पर हैं, 4.375 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 107.57) प्रति घंटा अथवा उसका भाग वसूल किया जाएगा। तथापि, बर्थ की प्रतीक्षा में रोडस्टेड पर लंगर डाले पोतों के लिए उपर्युक्त प्रभार अदा नहीं करना होगा। इसके अलावा, कोई रोडस्टेड प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा यदि पोत निम्नलिखित के लिए प्रतीक्षा करता है:
 - (i). कार्गो के लिए
 - (ii). यदि पोतवणिकों/एजेंटों को जानकारी नहीं हो
 - (iii). यदि पोत किसी कारण से पत्तन निकासी के पश्चात सड़कों पर प्रतीक्षा करता है।
6. कार्गो की लदाई अथवा उत्तराई प्रचालनों की प्रक्रिया के दौरान लैश बाजों के लिए बर्थ किराया प्रभार 0.875 अमेरिकी डॉलर प्रति बार्ज प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। पत्तन जल सीमाओं के भीतर पड़े लैश बाजों के लिए, प्रभार 0.21875 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा/बार्ज की दर से वसूल किए जाएंगे। अवधि की गिनती उसी प्रकार की जाएगी जैसे कि पोतों के बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए घोरा दिया गया है।
7. 50 फीट एलओए और कम के अभियांत्रिक ट्रॉलरों के लिए रु0 472.50 प्रति माह अथवा भाग प्रभार्य होगा। केटेमर्नस फिशिंग नावों के लिए संयुक्त प्रभार रु0 5.25 प्रतिदिन अथवा रु0 105 प्रति माह होगा।
8. उत्तराई अथवा लदाई के पूरा होने के पश्चात, यदि पोत कार्य बदला जाता है, उस दिन के लिए पृथक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।
9. ट्रैक-कॉलों, उपकरणों को नुकसान के लिए प्रभार वास्तविक अनुसार अतिरिक्त देय होगा।
10. उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं कारणों से बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।
11. प्राथमिकता और ऑस्टिंग प्राथमिकता प्रभार:
 - (i). प्राथमिकता बर्थिंग:

किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार रु0 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क रु0 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत अर्थात रु0 7500 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
 - (ii). ऑस्टिंग प्राथमिकता:

किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों का समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार रु 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क रु 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत अर्थात रु 10,000 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। इसके अलावा, किसी भी पोत को 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए यह पत्तन पोत के 'अन्दर स्थानांतरण' और 'बाहर स्थानांतरण' के लिए वसूल करेगा।

(iii). ऊपर यथा विनिर्दिष्ट 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए शुल्क सभी पोतों से इस तथ्य के होते हुए वसूल किया जाएगा कि 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' केन्द्रीय सरकार द्वारा अथवा पत्तन न्यास द्वारा उनके अपने विनियमन के अधीन प्रदान किया जाता है, निम्नलिखित वर्गों के अलावा:

(क). रक्षा मंत्रालय के लेखों पर कार्गो ढाने वाले पोत।

(ख). सौहार्द भ्रमण पर आने वाले रक्षा पोत।

(ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटाकटिका खोजयात्रा के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।

(घ). कोई अन्य पोत जिनके लिए पोत परिवाहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

(12) कार्गो कार्य के पूरा होने के दो घंटों के भीतर पोतों को नौचालन के लिए सभी प्रकार से तैयार रहना चाहिए। नौचालन के लिए पोत के तैयार रहने के समय संबंधी सूचना कम से कम एक घंटा पहले वीएचएफ पर और "1जी" पताका को फहराते हुए पोर्ट सिग्नल स्टेशन को संप्रेषित किया जाना चाहिए। पोत जो कार्य कार्य के पूरा होने के दो घंटों के बाद नौचालन के लिए तैयार नहीं होते हैं उन्हें बर्थ किराया अनुसूचियों में विनिर्दिष्ट दरों के अलावा 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु 2582/-) प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार अदा करना होगा।

(13) 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु 2582/-) की दर से दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार उन पोतों पर लागू होगा जो परिचालनात्मक कारणों से वर्थों को खाली करने के लिए पारादीप पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा दी गई नोटिस अवधि की समाप्ति के दो घंटों से अधिक समय तक बर्थ का अभिग्रहण जारी रखते हैं।

3.4. पत्तन देयताएँ

1.	विदेशगामी पोत (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश)	अमेरिकी डॉलर 0.242
2	तटीय (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश पोत)	रुपये 5 950

पत्तन देयताओं में रियायत निम्नलिखित पोतों पर विस्तारित होगी:

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	बिना यात्रियों के ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	25%
2.	बिना कार्गो अथवा यात्रियों के पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	50%
3.	पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत और अपने खर्च के उपभोग के लिए जल, बंकर, कोयला अथवा द्रव ईंधन के प्रावधानों के लिए आधी दरों पर पत्तन देयताएँ वसूल की जाएंगी।	50%
4.	(1). कोई आनंद नौटों (2). कोई पोत, जिसे पत्तन छोड़ना पड़ता है, मौसम के दबाव के कारण अथवा किसी नुकसान के परिणामस्वप्न पुनः प्रवेश के लिए बाधित होना पड़ता है। (3). केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकार से संबंधित अथवा सेवा में कोई पोत (4). कोई पोत जिसकी चक्रवात के खतरे के कारण पत्तन सीमाएँ हों और पुनः प्रवेश (5). सफेद पताका और नीली पताका वाले युद्धक पोत अथवा भारत गणतंत्र की सेवा में पोत (6). ब्लास्ट में अथवा कार्गो/यात्रियों के साथ प्रवेश करना वाला परंतु यात्रियों/कार्गो को बिना उतारे अथवा लिए 48 घंटों में पत्तन छोड़ने वाला पोत (7). क्रू को उतारने अथवा लेने और 48 घंटों के भीतर पत्तन छोड़ने वाला पोत, खरब मौसम के कारण रोका गया क्रू सदस्य माना जाएगा।	100%

टिप्पणियाः

- पोत की पत्तन देयताएँ उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दी गई दर पर उसके कुल जीआरटी पर निधारित किया जाएगा।
- बिना लंगर डाले और समुद्रयात्रा किए पत्तन पर यात्री को उतारने वाले पोत को पत्तन देयताएँ अदा करनी होंगी।
- भारतीय पत्तन (जैसे कलकत्ता) से विदेशी पत्तन और विदेशी पत्तन के लिए कार्गो लेते हुए दूसरे भारतीय पत्तन (जैसे पारादीप) पर आने वाला पोत, पत्तन देयताओं के प्रयोजन से पारादीप पर विदेशी पोता माना जाएगा।
- खाली लैश बार्ज लेने के लिए "दूसरी बार" आने वाला लैश पोत पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत माना जाएगा परंतु महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50ख में दिए गए अनुसार किसी कार्गो की उत्तराई अथवा कार्गो अथवा यात्री को नहीं लेता है तो कोई पत्तन देयताएँ वसूली नहीं की जाएंगी।

(5). पृथक्कृत ब्लास्ट वाले तेल, टैंकर के लए, इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम "टिप्पणी" में निर्दिष्ट कम किया गया सकल टनभार को इसके सकल टनों के रूप में लिया जाएगा।

3.5. पाइलटेज और नौकर्षण:

क्र.सं.	स्तर	दर प्रति जीआरटी	
		प्रिवेशी अमेरिकी डॉलर	तटीय रूपये
1.	30,000 जीआरटी तक	0.509	12.52
2.	30,001 से 60,000 जीटी	0.407	10.01
3.	60,000 जीटी से अधिक	0.356	8.76

टिप्पणियां:

(1). उपर्युक्त दरें पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गमी और एक बर्हिगमी संचलन और पत्तन सुविधा के लिए पोतों के स्थानांतरणों के लिए हैं।

(2). पोत के कोल्ड संचलन के लिए, पाइलटेज और नौकर्षण प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में निर्दिष्ट दरों से 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।

(3). जब किसी पोत को उसकी स्वयं की सुविधा के लिए स्थानांतरित अथवा हटाया जाता है, अथवा दूसरे पोत की सुविधा के लिए, पोत जिसके लिए स्थानांतरण किया गया है, उपर्युक्त अनुसूची के 50 प्रतिशत पर पाइलटेज और नौकर्षण शुल्क अदा करना होगा।

(4). पाइलट का रद्दकरण/विराम शुल्क:

- यदि कोई पोत डीटीआर मीटिंग में निर्धारित समयानुसार/पोत को भेजे गए मरीन संकेत के अनुसार नौचालन के लिए तैयार नहीं है तो उसे पाइलट के रद्दकरण के लिए अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले वीएचएफ पर पोत सिगनल स्टेशन को सूचित करना होगा। यदि कोई पोत अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले पाइलट बुकिंग रद्द नहीं करवाता है तो उसे रद्दकरण प्रभार के रूप में 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 2582) अदा करने होंगे।
- यदि पोत पाइलट के पहुंचने के 30 मिनटों के भीतर संचलन नहीं करता है तो पाइलटेज के प्रयोजन से, उसे 30 मिनट से ऊपर इसके संचलन होने तक के लिए 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 2582) प्रति घंटा अथवा उसका भाग अतिरिक्त प्रभार अदा करना होगा।
- यदि पोत संचलन पाइलट के पहुंचने के पश्चात किया जाता है तो 210 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 5164) का रद्दकरण प्रभार अदा करना होगा।
- यदि एक बर्हिगमी बंध पोत खराब मौसम के कारण पाइलट को पत्तन सीमाओं के बाहर रखता है तो पाइलट के पत्तन पर डयटी के लिए वापस रिपोर्ट करने तक पोत के मास्टर द्वारा 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 7746) प्रतिदिन अथवा भाग की दर से क्षतिपूर्ति करनी होगी। इसके अलावा, जलयान पर पाइलट के रहने और खाने का व्यय और उसे पत्तन पर वापस भेजने की लागत भी पोत के स्वामी द्वारा देय होगी।
- यदि किसी पाइलट को पोत की बोर्डिंग से पहले आधे घंटे से अधिक समय के लिए पाइलट को पाइलट लॉच में रोककर रखा जाता है तो पाइलट के पोत पर पहुंचने तक 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 2582) की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।
- लैश बाजों को ले जाने के लिए, 157.5 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा प्रति टग की दर से टग किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- उनकी सुविधा के लिए पोत के वार्पिंग हेतु 525 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 12,910) वसूल किया जाएगा, यदि वार्पिंग दूसरे पोत की सुविधा के लिए अपेक्षित हो, प्रभार उस पोत द्वारा देय होगा जिसका सुविधा के लिए वार्पिंग किया जाता है। यदि वार्पिंग पत्तन सुविधा के लिए की जाती है तो प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- यदि किसी बर्ध से योकोहामा फेंडर के निर्धारण/हटाने के लिए अनुरोध किया जाता है, 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 7746) प्रभार तत्संबंधी पोतों अथवा आयातकों/नियातकों अर्थात् जो अनुरोध करता है, से वसूल किया जाएगा। यह प्रभार दोगुना बैंकिंग प्रचालनों के लिए योकोहामा फेंडर उपलब्ध करवाने के लिए लागू होगा।
- उस पोत से 420 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 10,328) प्रभार वसूल किया जाएगा जिसका संचलन रविवार/अवकाश दिवस के लिए सुनियोजित था परंतु पोत के नहीं पहुंचने/देरी से पहुंचने, कार्गो/कार्य के पूरा नहीं होने आदि जैसे पोत पर आरोप्य विभिन्न कारणों से संचलन नहीं कर पाया था।
- जब पोत स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए किया जाता है तो स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। पत्तन सुविधा के लिए पोतों का स्थानांतरण निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है:

 - यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को दूसरे बर्ध पर स्थानांतरित करना अपेक्षित हो ताकि उसी बर्ध में अथवा एलओर, बीम, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मंददेनज़र गोटी में किसी अन्य बर्ध में दूसरे पोत की बर्थिंग अथवा नौचालन किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माने जाएंगे।

(ii). अथवा के भंडारण स्थान की अनुपलब्धता अथवा ढके हुए स्थान की अपेक्षा वाले निर्यात कार्गो के कारण से यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।

(iii). जब कभी कंटेनर लदाई/उत्तराई की सुविधा के लिए किसी पोत को कार्गो बर्थ से गैन्ट्री बर्थ पर पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा बशर्ते पोत के एजेंटों को इसके लिए अपने बर्थिंग आवेदन में इसके लिए विशिष्ट अनुरोध करना होगा।

(iv). जब कभी किसी पोत को स्ट्रीम के रास्ते से एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो ताकि दूसरे पोत अथवा उसी पोत को एलओए, बीमा, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मद्देनज़र व्यवस्थित किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माने जाएंगे।

(v). जब कभी किसी पोत को दूसरे आस्टिंग प्राथमिकता बर्थ को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।

(vi). जब कभी पोतों को उच्चतर ड्राफ्ट के पोत को व्यवस्थित करने के लिए डीप ड्राफ्ट लंगरगाह से कम ड्राफ्ट लंगरगाह पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।

(vii). जब कभी पोतों को बर्थों/मूर्झिंग/जेटटी पर कार्यगत कार्गो को हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण, निर्कर्षण, बर्थों की मरम्मतों अथवा अनुरक्षण और इसी प्रकार के अन्य कार्यों के लिए स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।

(viii). यदि कोई पोत पत्तन उपस्कर की गतत-कार्य, बर्थ को साफ करने आदि के कारण से स्थानांतरित किया जाता है तो यह पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।

3.6. रिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी अमेरिकी डॉलर	तटीय रुपये
क	बर्थ किराया: (प्रति घंटा)	0.00060	0.20
ख	पाइलटेज़ (प्रति प्रवेश बशर्ते न्यूनतम 5775 अमेरिकी डॉलर/रु 2.5 लाख	0.260	8.00
ग	टग किराया प्रभार (प्रति घटा)	1500	24,375
घ	पत्तन देयताएं प्रति प्रवेश	0.242	7.85
ड.	पाइलट उपस्थिति प्रति घटा	40	1350

टिप्पणी: टग किराया प्रभारों की गणना के लिए, समय बर्थिंग से अवर्थिंग तक गिना जाता है।

अध्याय—IV विविध प्रभार

4.1. शिपिंग को जल आपूर्ति के लिए प्रभार

मद	दर प्रति मीट्री अथवा उसका भाग	
	विदेशी	तटीय
1. बर्थ पर प्रत्यक्ष जल आपूर्ति	4 अमेरिकी डॉलर परतु न्यूनतम 60 अमेरिकी डॉलर	रु 98.35 परतु न्यूनतम रु 1475.00
2. बार्जों द्वारा जल आपूर्ति:		
(i) मूरिंग घाट/जेटटी पर	8 अमेरिकी डॉलर परतु न्यूनतम 320 अमेरिकी डॉलर	रु 196.70 परतु न्यूनतम रु 7868.00
(ii) लंगरगाह (सड़कों) पर	18.90 अमेरिकी डॉलर परतु न्यूनतम 1575 अमेरिकी डॉलर	रु 464.71 परतु न्यूनतम रु 38726.00

टिप्पणियाः

(1). जब जल बार्ज का आदेश दिया जाता है परंतु बार्ज पहुंचने से पहले रद्द किया जाता है तो 21 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु 516.05) का रद्दकरण शुल्क वसूल किया जाएगा। बार्ज के पहुंचने के पश्चात, रद्दकरण शुल्क 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु 7746) वसूल किया जाएगा।

(2). एक बार में एक माँग पर वैयक्तिक पोतों को आपूर्ति जल की संपूर्ण मात्रा न्यूनतम प्रभारों की वसूली, यदि कोई हो, के प्रयोजन से एक आपूर्ति मानी जाएगी। आपूर्ति में पत्तन न्यास के विफल रहने पर अथवा खराबी आदि के कारण से निलंबित आपूर्ति की स्थिति में, प्रभारों की वसूली के लिए वास्तविक आपूर्तिता क्षमता को लिया जाएगा।

4.2. धर्मकाँटा/भार मानकों के उपयोग के लिए भारतोलन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	लौह-अयस्क/क्रोम अयस्क/अन्य अयस्कों के लिए धर्मकाँटा प्रभार	रु0 2.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु0 20 प्रति परेषण
2.	अन्य घटकों के लिए धर्म काँटा प्रभार	रु0 3.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु0 30 प्रति परेषण
3.	भांडागार/अंतरण शैड में भारतोलन के लिए प्रभार	रु0 2.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु0 10 प्रति परेषण

टिप्पणी: संबद्ध पक्ष यरिचर श्रमिक की आपूर्ति करेगा।

4.3. निषेधित क्षेत्र के भीतर निजी धर्मकाँटे पर तोले गए कार्गों के लिए भारतोलन प्रभार

निजी धर्म काटा परिचालक उपर्युक्त खड 4.2 में निर्धारित दरों के अनुसार भारतोलन प्रभार वसूल करेंगे और पापीटी के साथ निम्नलिखित हिस्सा बाटेंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	संस्थापकों के अपने कार्गों का भारतोलन	रु0 0.30 प्रति मी0ट0
2.	अन्य उपयोक्ताओं के कार्गों का भारतोलन	रु0 1.00 प्रति मी0ट0

टिप्पणियाः

- (1). परेषण अर्थात पोत के संबंध में नौमरण/प्रेषण लिए भारतोलित की जाने वाली कुल मात्रा।
- (2). अपूर्ण टन को अगले उच्चतर टनभार में पूर्णांकित किया जाएगा।

4.4. दस्तावेजों की प्रमाणित प्रतिलिपियों/प्रमाणित लेखा वही आंकड़ों की आपूर्ति के लिए शुल्क

रु0 20 प्रति पृष्ठ यूनिवर्सल आकार।

4.5. मरीन प्रचालनों के लिए कुशल कार्मिक की आपूर्ति:

किसी भी प्रकार के मूरिंग और अमूरिंग अथवा किसी मरीन प्रचालन के लिए कुशल व्यक्ति की आपूर्ति हेतु 2 अमेरिकी डॉलर (टटीय पोत के लिए रु0 49.18) प्रति व्यक्ति प्रति घंटा अथवा उसका भाग, परंतु न्यूनतम 2 घंटे, शुल्क वसूल किया जाएगा।

4.6. कबाड़ प्रभार:

कबाड़ प्रभार कबाड़ हुए सामानों के मूल्य पर 20 प्रतिशत यथामूल्य की दर से वसूल किया जाएगा। यदि सामान जल द्वारा खराब हो जाता है तो ग्राहकों द्वारा यथा स्वीकार्य सामानों के मूल मूल्य पर उपर्युक्त प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

4.7. हैलिकॉर्टरों के लिए लैंडिंग प्रभार

रु0 4,000 प्रति एक लैंडिंग और उड़ान। राज्य सरकार, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और निजी उपयोक्ताओं से संबंधित हैलिकॉर्टरों के लैंडिंग के हैलीऐड के उपयोग के उपयोग के मामले में यह दर प्रभार्य है। तथापि, पत्तन के अतिथि रूप में घोषित यात्रियों को लिए हुए हैलिकॉर्टरों को ऐसे प्रभारों से छूट दी जा सकती है।

4.8. नौमरिकों को ऑन बोर्ड श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभार

सभी प्रकार के कार्गों के प्रहस्तन के लिए नौमरिकों को आपूर्तित श्रमिकों पर मजदूरी का 100 प्रतिशत।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 13th May, 2011.

No. TAMP/62/2009-PPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for general revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/62/2009-PPT

Paradip Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 25th day of March, 2011)

This case relates to the proposal received from the Paradip Port Trust for general revision of its Scale of Rates.

The Scale of Rates (SOR) of the Paradip Port Trust (PPT) was last revised in 2007 vide Order No. TAMP/60/2005-PPT dated 12 October 2007 with validity upto 31 March 2010. Subsequently, the conditionalities relating to levy of penal berth hire charges was re-introduced in the SOR of PPT in April 2008, Chapter V in the then existing SOR of PPT relating to Railway Charges was de-notified at the request of PPT in March 2009 and revised berth hire charges to be levied on IFFCO for fertilizer berth No.2 from 1 April 2008 to 31 March 2015 was approved in July 2009. The validity of the existing SOR at PPT was extended up to 30 September 2010 vide this Authority's Order No.TAMP/60/2005-PPT dated 31 March 2010.

2.1. The PPT has filed its proposal for General Revision of its Scale of Rates vide its letter dated 22 December 2009. The salient features of the proposal are given as under:

(i). The traffic handled by the port during 2007-08 to 2009-10 and proposed to be handled during 2010-11 to 2012-13 is as under:-

Year	Traffic (in M.T.)
2007-08 (Actual)	42.44
2008-09 (Actual)	46.41
2009-10 (Budgeted)	53.60
2010-11 (Estimated)	56.74
2011-12 (Estimated)	59.30
2012-13 (Estimated)	62.30

(ii). Additions to the gross block during 2010-11 to 2012-13 proposed to the tune of ₹ 423 crores, ₹ 238 crores and ₹ 40 crores respectively.

2.2. The estimated financial / cost position at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statement furnished by the PPT is summarized below:

Sl. No.	Particulars	₹ in lakhs)		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in Million Tonnes)	56.74	59.30	62.30
2.	Operating income	76021.48	79723.09	83197.08
3.	Capital Employed	149622.84	166465.61	163214.66
4.	Net surplus / (deficit) after return	1134.56	(3988.18)	(6105.80)
5.	Net surplus / (deficit) as a percentage of operating income	1.49%	(5.00%)	(7.34%)
6.	Average net deficit as a percentage of operating income	(3.75%)		

2.3. The Port has not proposed any change either in cargo related charges or in vessel related charges.

2.4. PPT has stated that the charges as may be approved by TAMP for mobile harbour cranes have been factored in its cost statements.

2.5. The charges for supply of on-board labour to stevedores will continue at the same rate of 100% on wages.

2.6. The Port has proposed some amendments in the conditionalities of its SOR including deletion of few rates, as given below:

- (i). To amend the term 'market buying rate' with the 'TT buying rate' in clause 1.2 (iii) (a) of general terms and conditions prescribed in the existing SOR.
- (ii). Amendment to clause 1.2 (x) of general terms and conditions to the effect that all charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee service wise, instead of the existing provision of rounding off on the value of grand total of each bill.
- (iii). A new clause under general terms and conditions stating that no interest will be charged for delay in payment of penalty upto 30 days.
- (iv). To extend the existing transshipment charges applicable for POL / Crude oil to the 'dry bulk cargo' also.
- (v). To include a new clause under Notes to the wharfage schedule, to the effect that wharfage shall not be payable on surplus quantity due to moisture at the time of despatch of import cargo.
- (vi). To introduce a new clause under 'Port Dues' stating that the Port dues are to be levied only once for entry of a vessel, irrespective of any change of her name/agents / owners during the stay in the port.
- (vii). To introduce a new clause after the schedule of vessel related charges for SBM stating that the time for recovery of Pilotage & Tug hire charges is to be reckoned from berthing to unberthing of the vessels at the SBM.
- (viii). To delete hire charges for grab attachment for 13.2 Ton wharf crane prescribed under schedule 2.15 of the existing SOR.
- (ix). To delete the existing rate for 'weighment in the warehouse/ transit shed'.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal was forwarded to the concerned user organizations for comments. The comments received from some of the user organizations were forwarded to PPT as feedback information. PPT has submitted its remarks on some of the users' comments.

3.2. During the proceedings of the case, the Chairman cum Managing Director, TANGEDCO Ltd. quoting the communication of PPT which stated that the PPT has approved to recover the demurrage charges from coal consignees of BOBR rakes for detention over and above the free time of 2 hours and 30 minutes with immediate effect, objected to the recovery of such demurrage charges. Since it was not clear from the above letter whether the issue raised by TANGEDCO pertains to recovery of charges related to services rendered by PPT Railways or for other services for which this Authority accords the requisite approval, a copy of the said letter was forwarded to PPT with a request to elucidate in the matter. The PPT has clarified that the issue raised by TANGEDCO is not for the services for which TAMP accords approval; but, for the services which are rendered by the PPT Railways in accordance with the notification issued by the Railway Board from time to time.

4.1. As the financial year 2009-10 was already over, the PPT was requested to update the cost statements with actuals for the year 2009-10 and review the estimates for the years 2010-11 to 2012-13, if necessary.

4.2. The PPT, vide its letter dated 17 June 2010 furnished the updated cost statements along with copies of its audited annual accounts for 2008-09 and draft annual accounts for 2009-10. The PPT also reviewed its estimates for the years 2010-11 to 2012-13 and modified its proposal.

4.3. The estimated traffic, financial / cost position at the existing level of tariff as furnished by the PPT in its updated cost statements are summarized below:

Sl. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff (₹ in lakhs)		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in MTs)	63.00	65.30	67.30
2.	Operating income	76732.52	78615.74	80529.72
3.	Capital Employed	147564.78	163925.17	160304.55
4.	Net surplus / (deficit) after return	5557.24	215.85	(1194.62)
5.	Net surplus / (deficit) as a percentage of operating income	7.24%	0.27%	(1.48%)
6.	Average net deficit as a percentage of operating income			1.94%

4.4. However, the port did not propose any increase / decrease in the existing rates for the cargo / vessel related charges.

4.5. The port has requested approval to the proposed changes in the terms and conditions of the SOR as per their original proposal.

5.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, PPT was requested to furnish the following information / clarifications on various points. The PPT has furnished its replies. The queries raised by us and the response of PPT are juxtaposed below:

Sr. No.	Queries Raised by TAMP	Reply furnished by PPT
I.	<p>GENERAL</p> <p>At the time of the comprehensive revision of the Scale of Rates in October 2007, review of tariff was based on the projections for 2007-08 to 2009-10. PPT has furnished an analysis of variations of actual physical and financial performance of the years 2007-08 and 2008-09 with reference to the projections relied upon at the time of deciding the prevailing tariff. It is observed therefrom that the variation is more than + or - 20% in respect of the following:-</p> <p>(i). Traffic of 2008-09,</p> <p>(ii). Railway Income of 2007-08 and 2008-09,</p> <p>(iii). Estate Income of 2007-08 and 2008-09,</p> <p>(iv). Provision for depreciation of 2008-09,</p> <p>(v). Operating surplus of 2007-08 and 2008-09,</p> <p>(vi). F & M income of 2007-08,</p>	<p>(i). The variation in estimated traffic is 11.77%. The traffic projection estimated could not be achieved due to global economic meltdown</p> <p>(ii). In view of increase in rail borne traffic the income therefrom increased beyond 20%.</p> <p>(iii). The estate income was projected at a higher side considering construction of additional building</p> <p>(iv). The capital employed estimated was much higher than what has actually been spent, resulting in variation in depreciation.</p> <p>(v). In view of increase in operating income. The operating income has increased due to increase in high tariff cargo compared to the estimates.</p> <p>(vi). The F & M income has been reduced due to accounting effect of 'items relating to previous year' as per audit observation</p>

	<p>(vii). F & M expenditure of 2007-08 and 2008-09,</p> <p>(viii). Surplus before ROCE of 2007-08,</p> <p>(ix). Capital employed of 2007-08 and 2008-09 and Net surplus of 2007-08 and 2008-09.</p> <p>The PPT to furnish the details of variation pertaining to 2009-10 and the reasons for such deviations.</p>	<p>(vii). The variation in F & M expenditure was due to excess estimation in provision for pension & gratuity.</p> <p>(viii). In view of the increase in operating income and reduction in expenditure as mentioned above.</p> <p>(ix). The projects, namely deepening of channel, upgradation of IOHP, procurement of Locomotives & Floating crafts could not be materialized.</p> <p>(The requisite details are not furnished.)</p>									
2.	<p>As per clauses 5.9 & 6.8 of the tariff guidelines, the tariff should be linked to the benchmark levels of productivity. PPT's proposal, however, does not indicate anything about the productivity levels to be maintained for various services.</p>	<p>Clause 5.9 is with reference to container handling, which is not applicable to PPT as the container handled at Paradip is very insignificant.</p> <p>With regard to clause 6.8 of the guide line, it is submitted as under:</p> <p>The average Berth Day output for last three years is as under:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">(in Tonnes)</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">2007-08</th> <th style="text-align: center;">2008-09</th> <th style="text-align: center;">2009-10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">11181</td> <td style="text-align: center;">12635</td> <td style="text-align: center;">13853</td> </tr> </tbody> </table> <p>The productivity has been steadily rising over the years. The Govt. has so far not fixed any bench mark level of productivity for various cargo operations. However, National Industrial Tribunal has fixed bench mark levels of manning pattern/scale for various cargo operations which has been fully implemented at PPT since May 2009. (However, the draft SOR furnished by PPT does not indicate productivity norms for any cargo)</p>	(in Tonnes)			2007-08	2008-09	2009-10	11181	12635	13853
(in Tonnes)											
2007-08	2008-09	2009-10									
11181	12635	13853									
3.	<p>The Authority has allowed a general flexibility to all the major port trusts to reduce the rates at their discretion mainly on commercial consideration. PPT to list out such reduction, if any, effected by PPT and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic to be analyzed item wise.</p>	<p>PPT has considered reduction in ceiling rates in the following area to promote specific traffic:</p> <p>(i). Containers - 50% on vessel related charges and 50% on cargo related charges</p> <p>Due to the above concessions granted by PPT container traffic at the rate of one vessel every month has been sustained at this port.</p> <p>(ii). Steel - Concession of ₹ 10/- per ton on wharfage granted, but not availed by any exporter.</p>									
4.	<p>A brief note on surplus manpower, if any, to be furnished and allocation of expenditure on such manpower to be explained keeping in mind clause 2.6.1 of the tariff guidelines.</p>	<p>Paradip port has taken over 1250 cargo handling workers as regular employees subject to the Govt. of India stipulation that the posts will get abolished after death/superannuation of the incumbents. Hence, the surplus manpower presently available with the port will in no way affect the port finance. More over, before these cargo handling workers were regularized as port employees, they were getting all service benefits at par with the regular employees of the port. Hence, there is no additional financial burden on the port after their take over.</p>									
5.	<p>As per clause 2.6.2 of the tariff guidelines it is necessary to conduct time and motion study of different operations and regularly</p>	<p>National Industrial Tribunal has examined this issue and recommended standard manning scale for all major ports. PPT has already implemented the same from May 2009 in toto.</p>									

	adjust manning scales/datum accordingly after due process of law. The action, if any, taken in this respect to be informed.																																																																	
6.	Whether the Board of Trustees of PPT has accorded approval to the proposal contained in the port's letter dated 22 December 2009.	Since our proposal doesn't contain any upward revision of tariff, same was not placed before Board for approval.																																																																
7.	The port to examine whether any of the services qualifying under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963 are offered by any service provider authorised by the port. If so, PPT to initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines.	No such service under Section 42(3) of MPT Act, 1963 has been offered to any service provider.																																																																
II.	Capacity Utilization In Form 4A PPT has furnished the capacity utilization figures at 88.73%, 91.97% and 94.79% respectively for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13. PPT has claimed the maximum ROCE vide Form 3A. PPT, however, has not shown the designed capacity of the port anywhere in the proposal. As per clause 2.9.10 of the tariff guidelines, return allowed has to be linked to the utilization factor of the capacity of the port as assessed by it considering the berth length and other facilities provided. PPT to furnish the detailed year-wise workings for capacity of the port as a whole and of facilities for major commodity groups like iron ore, coal, POL, fertilizers, and other port specific cargoes considering the capital investments proposed to be made during 2010-11 to 2012-13 and the productivity improvements expected to be achieved thereby.	<p>(a). The design capacity furnished by the port are as under:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>MMT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>56.00</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>71.00</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>76.00</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>80.00</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>85.00</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>118.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>(b). The commodity wise estimated capacity for the years 2010-11 to 2012-13 is as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SI. No.</th> <th>Commodities</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>POL</td> <td>21.00</td> <td>23.50</td> <td>55.00 #</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Iron Ore</td> <td>14.00</td> <td>14.00</td> <td>20.00 ##</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Thermal Coal</td> <td>12.00</td> <td>14.50</td> <td>10.00</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Coking Coal</td> <td>10.00</td> <td>10.00</td> <td>10.00 ##</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>Finished Fertilizers</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>Fertiliser Raw material (Dry)</td> <td>7.50</td> <td>7.50</td> <td>7.50</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>Container – Tonnage - TEUs</td> <td>0.00 0</td> <td>0.00 0</td> <td>0.00 0</td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td>Other Misc. / General cargo</td> <td>15.00</td> <td>15.00</td> <td>15.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Total</td> <td>80.00</td> <td>85.00</td> <td>118.00</td> </tr> </tbody> </table> <p># It is expected that 2 SPM will be installed by IOCL by March 2013, which will be operational from next year 2013-14.</p> <p>## Due to exclusivity clause of BOT Iron ore & BOT coal berths, even though mechanised handling facility of 20 million tonnes will be added, it will restrict the port to handle Iron ore and Coking coal in other berths except mechanised IOHP.</p> <p>The projects shown for completion for 2012-13, particularly the BOT projects are not likely to be completed due to delay in obtaining environmental clearance. As such the projected capacity will get reduced by 30%.</p> <p>(The port has not furnished detailed workings for the commodity-wise capacity indicated by it.)</p>	Year	MMT	2007-08	56.00	2008-09	71.00	2009-10	76.00	2010-11	80.00	2011-12	85.00	2012-13	118.00	SI. No.	Commodities	2010-11	2011-12	2012-13	1.	POL	21.00	23.50	55.00 #	2.	Iron Ore	14.00	14.00	20.00 ##	3.	Thermal Coal	12.00	14.50	10.00	4.	Coking Coal	10.00	10.00	10.00 ##	5.	Finished Fertilizers	0.50	0.50	0.50	6.	Fertiliser Raw material (Dry)	7.50	7.50	7.50	7.	Container – Tonnage - TEUs	0.00 0	0.00 0	0.00 0	8.	Other Misc. / General cargo	15.00	15.00	15.00		Total	80.00	85.00	118.00
Year	MMT																																																																	
2007-08	56.00																																																																	
2008-09	71.00																																																																	
2009-10	76.00																																																																	
2010-11	80.00																																																																	
2011-12	85.00																																																																	
2012-13	118.00																																																																	
SI. No.	Commodities	2010-11	2011-12	2012-13																																																														
1.	POL	21.00	23.50	55.00 #																																																														
2.	Iron Ore	14.00	14.00	20.00 ##																																																														
3.	Thermal Coal	12.00	14.50	10.00																																																														
4.	Coking Coal	10.00	10.00	10.00 ##																																																														
5.	Finished Fertilizers	0.50	0.50	0.50																																																														
6.	Fertiliser Raw material (Dry)	7.50	7.50	7.50																																																														
7.	Container – Tonnage - TEUs	0.00 0	0.00 0	0.00 0																																																														
8.	Other Misc. / General cargo	15.00	15.00	15.00																																																														
	Total	80.00	85.00	118.00																																																														
III.	TRAFFIC As per the revised statement accompanying letter dated 17 June 2010, the traffic handled in 2007-08, 2008-09 and 2009-10 has been	The estimated traffic projection (Revised) stands at 57.00, 60.00 & 60.00 Million Tons. If the present trend is an indicator, there will be marginal growth in traffic till 2012-13 (about 60 million tons) due to economic																																																																

	42.44 MT, 46.44 MT and 57.01 MT respectively (An increase of 9.35% in 2008-09 over that of 2007-08 and 22.84% in 2009-10 over that of 2008-09). The traffic for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 has been projected at 63.00 MT, 65.30 MT and 67.30 MT respectively, that is, an increase of 10.50%, 3.65% and 3.06% over the respective previous years. PPT to furnish the assumptions made while projecting the traffic for the ensuing three years.	recession in Europe and volatility in international trade in steel and iron market.
2.	The commodity-wise breakup has not been furnished. PPT to furnish the commodity-wise traffic of iron ore, coal, POL, fertilizers and other cargoes alongwith the basis on which such projections have been made.	The commodity-wise breakup is furnished in Form 2A. Same has been worked out taking into account the present downward trend in traffic handling and economic recession in Europe.
3.	PPT to confirm whether the traffic projections are in line with the projections in the five year / annual plan and the current / expected growth as stipulated in clause 2.5.1. of the tariff guidelines. If there is any deviation, the reasons therefor need to be explained.	The traffic projections are not in line with the projections in the five year plan due to declining trend in current financial year.
4.	It is not clear whether the estimated traffic includes the traffic of Paradip Phosphates Ltd. and Indian Farmers & Fertilizer Co-operative Ltd.	Yes, the estimated traffic includes the cargo of Paradip Phosphates Ltd. and Indian Farmers & Fertilizer Co-operative Ltd.
5.	PPT has not furnished any details of the container traffic to be handled in the ensuing three years. Kindly furnish the details thereof with breakup such as 20', 40', reefer, ICD, transshipment etc.	The port handles negligible quantity of container traffic. According to last three years average, the port has only handled 40,000 tonnes of container traffic, i.e. approx. 3,300 TEUs per annum.
6.	The number of vessels and the GRT of such vessels proposed to be handled during 2010-11 to 2012-13 with break-up of foreign-going and coastal need to be furnished.	The number of vessels and the GRT of such vessels proposed to be handled during 2010-11 to 2012-13 with break-up of foreign-going and coastal cargo are furnished in Form 2A. (The port has not furnished the GRT of the vessels).
7.	The vessel traffic projections (number and total GRT) also to be furnished in the slabs of 'less than 30000 GRT', 'between 30000 GRT and 60000 GRT' and 'above 60000 GRT'.	The category-wise vessel traffic projections are furnished in Form 2A. (The port has furnished only the number of vessels and not furnished total GRT of vessels.)
8.	If any MOUs for 2009-10 and 2010-11 have been entered into with the Ministry, copies thereof to be forwarded for perusal.	MOU has been entered into with the ministry with a higher traffic projection of 63.00 million tons. However, if the present trend is an indicator, there will be marginal growth in traffic till 2012-13 (about 60 million tons) due to economic recession in Europe and volatility in international trade in steel and iron market. The Port is experiencing a declining trend in traffic during the current fiscal.

IV.	FORMATS																																				
1.	<p>The revised cost statements received under letter dated 17 June 2010 do not accompany the following forms:</p> <p>(a). Traffic Projection in form 2-A</p> <p>(b). Income projection in form 2-B</p> <p>(c). The details of expenditure in form 3-B</p> <p>(d). The details of fund position in form 3-C</p> <p>(e). Details of additions to gross block in form 4-B</p> <p>(f). Analysis of efficiency and productivity improvement in form 6.</p> <p>(g). Adjustment of cost of surplus manpower in form 8</p> <p>(h). Accumulation / withdrawal from Escrow account in form 9.</p>	<p>The various formats as desired are now furnished.</p> <p>Furnished.</p> <p>Not furnished.</p> <p>Furnished (Details not furnished for the years 2010-11 to 2012-13).</p> <p>Furnished.</p> <p>Furnished. (Not as per prescribed format – complete details not given).</p> <p>Furnished. (No efficiency / improvement indicated).</p> <p>Furnished with 'Nil' details.</p> <p>Furnished with 'Nil' details.</p>																																			
2.	<p>(a).</p> <p>PPT has forwarded the cost statements for port as whole as well as for Cargo handling activity, Vessel related activity, Railway activity and Estate activity. However, only consolidated cost statements have been furnished both for Cargo handling activity and Vessel related activity. Separate and identified sub activity wise statements falling under Cargo handling activity for (i) Handling of general cargo, (ii) POL, (iii) Iron ore & other ores, (iv) MCHP activity (v) Hire charges for equipment, (vi) storage etc. may be furnished. Like-wise separate sub activity wise statements falling under Vessel related activity for (i) Pilotage and Towage, (ii) Berth Hire, (iii) Port dues, (iv) Water Supply to shipping and for other sub activities such as dry docking and salvage to be furnished.</p>	<p>Cost statement for the Port as a whole and activity-wise (4 broad activities) have been furnished. The cost statement for sub-activity is not maintained. However, MCHP being one of the main activities of the Port, same is maintained separately. The PPT furnished the cost statements specific to MCHP, which is summarized below:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in lakhs)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Particulars</th> <th colspan="3">Estimates</th> </tr> <tr> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Capacity (in MMT)</td> <td>12.00</td> <td>12.00</td> <td>12.00</td> </tr> <tr> <td>Traffic (in MMT)</td> <td>10.00</td> <td>10.00</td> <td>10.00</td> </tr> <tr> <td>Operating Income</td> <td>22810.15</td> <td>22978.94</td> <td>23269.88</td> </tr> <tr> <td>Capital Employed</td> <td>48144.00</td> <td>45000.00</td> <td>41856.00</td> </tr> <tr> <td>Net surplus / (deficit) after return</td> <td>2087.01</td> <td>2286.31</td> <td>2344.20</td> </tr> <tr> <td>Net surplus / (deficit) as a % of operating income</td> <td>9.15%</td> <td>9.95%</td> <td>10.07%</td> </tr> <tr> <td>Average net surplus as a % of operating income</td> <td colspan="3">9.73%</td> </tr> </tbody> </table>	Particulars	Estimates			2010-11	2011-12	2012-13	Capacity (in MMT)	12.00	12.00	12.00	Traffic (in MMT)	10.00	10.00	10.00	Operating Income	22810.15	22978.94	23269.88	Capital Employed	48144.00	45000.00	41856.00	Net surplus / (deficit) after return	2087.01	2286.31	2344.20	Net surplus / (deficit) as a % of operating income	9.15%	9.95%	10.07%	Average net surplus as a % of operating income	9.73%		
Particulars	Estimates																																				
	2010-11	2011-12	2012-13																																		
Capacity (in MMT)	12.00	12.00	12.00																																		
Traffic (in MMT)	10.00	10.00	10.00																																		
Operating Income	22810.15	22978.94	23269.88																																		
Capital Employed	48144.00	45000.00	41856.00																																		
Net surplus / (deficit) after return	2087.01	2286.31	2344.20																																		
Net surplus / (deficit) as a % of operating income	9.15%	9.95%	10.07%																																		
Average net surplus as a % of operating income	9.73%																																				
(b).	<p>While preparing the cost statements for port as a whole, activity-wise and sub-activity-wise, please indicate the activity wise figures of income and expenditure in the main (port as a whole) statement. Sub-activity wise income and expenditure figures should be disclosed in the activity wise statements. Likewise, sub-</p>	<p>Since, sub-activity-wise information is not maintained, same could not be furnished.</p>																																			

	head wise income and expenditure figures in the sub-activity wise statements should be shown explicitly. It has to be ensured that the totals of sub-activity statements agree with the figures in the relative activity statements and totals of activity statements tally with the main (port as a whole) statement.	
(c).	While furnishing the port as a whole and activity/sub-activity statements as mentioned above, kindly substantiate the income projected therein with supporting working sheets duly recognizing main tariff items relevant under the respective activity / sub-activity.	<p>The income projections are broadly categorized under following four headings:</p> <p>(i) Cargo Handling Income (ii) Vessel Related Income (iii) Railway Income (iv) Estate Income</p> <p>The projected income is substantiated with supporting working sheets. (Although stated so, the port has furnished workings only for the cargo handling activity).</p>
3.	PPT to furnish a separate cost statement excluding railway and estate activity. Such exclusion should be made in individual activity-wise statements also.	As desired, a separate working excluding railway & estate activity is furnished.
V.	INCOME ESTIMATES	
1.	<p>The operating income projected for port as a whole is ₹ 767.32 crores, ₹ 786.15 crores and ₹ 805.29 crores for 2010-11, 2011-12 and 2012-13, respectively. During 2009-10 the operating income stood at ₹ 743.76 crores with the traffic of 57.01 MT. At this rate, for the projected traffic of 63.00 MT in 2010-11 the operating income works out to ₹ 821.92 crores. How the operating income for the ensuing three years has been estimated may be explained with detailed working.</p>	<p>The operating income for three years, i.e. from 2010-11 to 2012-13 is estimated as per the traffic projection. Detailed working in this regard is furnished.</p> <p>(Workings furnished for income from cargo handling activity only).</p>
2.	<p>The throughput of 2009-10 has been 57.01 MT and the cargo handling income of that year was ₹ 441.60 crores. Although the throughput has been estimated for 2010-11 at 63.00 MT, the cargo handling income projected is only ₹ 446.29 crores. Likewise, despite projecting the throughput of 65.30 MT and 67.30 MT for 2011-12 and 2012-13, the cargo handling income projected is ₹ 452.15 crores and ₹ 459.28 crores respectively. The reason for projected income not in tandem with the traffic projections needs to be explained.</p>	<p>The income projection is not in tandem with the traffic projection due to increase in liquid cargo, i.e. crude oil handled through SPM. The detailed working of projected operating income is furnished.</p>
3.	<p>The throughput of 2009-10 was 57.01 MT and the vessel related income of that year was ₹ 186.22 crores. Although the throughput</p>	<p>The vessel related charges are linked to GRT. The actual GRT of vessels handled during 2009-10 for 57.01 million tons, i.e. 44871878 has been taken as the benchmark and accordingly the vessel related income has</p>

	<p>has been estimated for 2010-11 at 63.00 MT, the vessel related income projected is only ₹ 202.25 crores. Likewise, despite projecting the throughput of 65.30 MT and 67.30 MT for 2011-12 and 2012-13, the vessel related income projected is ₹ 209.56 crores and ₹ 215.91 crores respectively. The reason for projected income not in tandem with the traffic projections needs to be explained.</p>	<p>been projected for subsequent three years by increasing the GRT proportionately for different traffic volumes estimated.</p>
4. (a).	<p>The throughput of 2009-10 was 57.01 MT and the income from railway activity of that year was ₹ 99.14 crores. Although the throughput has been estimated for 2010-11 at 63.00 MT, the railway income projected is only ₹ 101.98 crores. Likewise, despite projecting the throughput of 65.30 MT and 67.30 MT for 2011-12 and 2012-13, the railway income projected is ₹ 107.64 crores and ₹ 113.31 crores respectively. The reason for projected income not in tandem with the traffic projections needs to be explained.</p>	<p>The railway income projected is not in tandem with traffic projections as the increase in bulk cargo is less compared to POL.</p>
(b).	<p>PPT to state when the Railway haulage charges were last revised.</p>	<p>The railway haulage charges were last revised as per Railway Board circular dated 06.02.2009 effective from 01.03.2009. PPT furnished a copy of the Railway Board circular.</p>
5. (a).	<p>In the cost statement of estate activity, for all the ensuing three years the operating income has been projected at ₹ 16.80 crores per annum. The reasons for estimating a constant operating income for all the three years may be explained especially when the estate rentals are generally subjected to 2% annual escalation. The detailed computation of the projected income for the different sub-activities under estate activity to be furnished.</p>	<p>Since the income under Estate activity is not certain, it is assumed at ₹ 16.80 crores per annum for projected 3 years taking last three years as the bench mark.</p>
(b).	<p>PPT to indicate when the existing estate rentals were revised and whether PPT has initiated any proposal to review these rates.</p>	<p>PPT had last revised the estate rentals during Nov. 2006. The township of Paradip Port is mainly dependent on the Port Trust since there is no other township nearby.</p>
(c).	<p>The estate activity discloses huge deficit even before allowing ROCE. The proposal, if any, of PPT to make this activity financially self reliant to be explained.</p>	<p>The estate activity of PPT could not be considered as an operational activity which will generate surplus. Hence, there is bound to be deficit under this head.</p>
6.	<p>Annual Accounts for 2008-09 and 2009-10 indicate substantial income from (i) interest on loans and advances, (ii) sale of unserviceable materials (iii) items related to previous years and (iv)</p>	<p>The income from other sources are fees for issue of traders licence, hire of sundry equipment, recovery of telephone charges, sale of tender forms, dock permit fees, forfeiting deposits, penalties on contractors, sundry receipts, school fees, medical receipt, hire charges of port vehicles and items related to previous years.</p>

miscellaneous income. Finer details of these items for all the years to be furnished.

The details furnished by the port are given below:

Sl. No.	Particulars	(₹ in lakhs)					
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1.	Sale of unserviceable materials	145.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.	Fees for issue of trader license	1.75	6.79	17.60	17.60	17.60	17.60
3.	Hire of sundy plant & equipment	11.40	.03	1.35	1.35	1.35	1.35
4.	Recovery of Tel. charge	0.33	0.54	0.42	0.42	0.42	0.42
5.	Sale of Tender Form	30.15	14.97	35.64	35.64	35.64	35.64
6.	Dock Permit fees	223.15	185.41	298.60	298.60	298.60	298.60
7.	Forfeited Deposit	662.77	66.09	2033.23	0.00	0.00	0.00
8.	Penalties on contractors	67.68	407.94	243.43	0.00	0.00	0.00
11.	Sundry receipts	1306.67	243.01	1585.31	0.00	0.00	0.00
12.	Schoolfees	0.57	0.40	0.29	0.29	0.29	0.29
13.	Medical receipt	18.28	15.78	18.03	18.03	18.03	18.03
14.	Hire charges port vehicle	0.46	1.09	183.35	183.35	183.35	183.35
15.	HMC royalty	0.00	0.00	771.87	0.00	0.00	0.00
16.	Prior period items	(551.50)	43.84	638.06	445.00	445.00	445.00
	Total	1915.02	985.89	8827.18	1000.28	1000.28	1000.28
	Form 3A	(122.09)	268.86	1193.34	1000.28	1000.28	1000.28

Note: In Form 3A, the income from forfeited deposits, auction of iron ore plot (sundry receipts), penalty on contractor & HMC royalty have not been considered as same is one time income and not in recurring nature.

(It is seen from the above table that the PPT has not considered actual / estimated income from sale of unserviceable materials from the year 2008-09 onwards leading to a difference between income reported in the audited accounts for the years 2008-09 and 2009-10 and income considered by the PPT in the cost statement).

Apart from the above, the Port has also furnished the details of items relating to previous years for the years 2008-09 and 2009-10, which is given below:

Sl. No.	Particulars	(₹ in lakhs)	
		2008-09	2009-10
1.	Contribution from PMNRF	-	177.59
2	Audit observation on A/c of wrong interest calculation	-	1,046.01
3	Audit observation on A/c of wrong interest calculation	-	(175.37)
4	Audit observation on A/c of sale of railway scrap	77.33	-
5	Audit observation on wrong provision of AI for 2007-08	227.55	-
6	Audit observation on ground rent of 2007-08	5.82	-
7	Audit observation on Fishery Harbour of 2007-08	1.04	-
8	Excess provision of Ground rent of previous years	(426.36)	-
9	Land premium (rectification JV of Estate dues)	20.00	-
10	Plot Rent - CM Power (rectification JV on a/c of wrong classification of code)	32.87	59.77
11	Excess provision of TC 07-08 (rectification JV on a/c of wrong classification of code)	61.14	(500.00)
12	Accrued Income (rectification JV on ground rent for 2006-07 to 2008-09)	48.40	34.34
13	Rectification entry (rectification on a/c of wrong billing)	(0.63)	(5.89)
14	Rectification entry (rectification on a/c of wrong billing)	(2.28)	-
15	Others	1.04	1.42
	Total	45.93	638.06

7.	<p>PPT to furnish an analysis of average dwell time of different types of cargoes for the past three years 2007-08, 2008-09 and 2009-10. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2010-11 to 2012-13 at the existing tariff level as well the proposed tariff also to be indicated.</p>	<p>The average dwell time of different types of cargoes during 2007-08, 2008-09 & 2009-10 is furnished. Dwell time depends on various factors, main one being the availability of rakes. Hence, it would not be feasible to project the dwell time for coming years and demurrage and storage income out of it. Hence, the plot rent for projected three years has been considered same as that of 2009-10.</p>
8.	<p>PPT to state whether any revenue share, upfront, and license fee received/ receivable from any BOT operator has been considered in the income for the years 2007-08 to 2009-10 and in the estimates for the subsequent years 2010-11 to 2012-13. As per Clause 2.8.3 of the tariff guidelines, the Major Port Trusts have to transfer at least 50% of the revenue share receivable from the Private Terminal Operator to the Escrow Account for the purposes mentioned therein. The details of the escrow account, if any, opened by PPT in this respect to be informed.</p>	<p>No revenue share from BOT operators is considered. All the proposed BOT projects are under implementation stage and will be completed after 2013. Hence, no scope of earning revenue shares from these operators. Escrow Account will be opened in due course of time.</p>
9.	<p>₹ 10 crores per annum has been estimated as the Finance and Miscellaneous Income for all the ensuing three years. The reasons therefor to be stated. The break-up of this income also to be furnished.</p>	<p>During 2009-10, the Finance & Miscellaneous Income was ₹ 1193.34 lakhs. Since the income under Finance & Misc. income is not certain, it is assumed at ₹ 10 crores per annum for the projected 3 years taking last three years as the bench mark.</p>
10.	<p>In the activity-wise cost statements some operating income has been shown under the sub-head 'others'. The break-up of this income is to be furnished.</p>	<p>These receipts are from draught survey fees, hire of vessels and boats, charges of bunker supply, interest on port and dock charges, fender charges, hire of cranes, miscellaneous receipts, weighment charges etc.</p>
11.	<p>The income arising out of dollar denominated tariff may be updated with the current exchange rate.</p>	<p>Income considered for computation in respect of Dollar denominated tariff is taken as 1US\$ = ₹ 46.94, which is more or less similar to the current market rate. Additional income in respect of exchange rate fluctuation is difficult to take into account for computation as it depends on the market situation. (The port has not furnished workings for income from dollar denominated tariff indicating exchange rate as stated by it).</p>

(₹ in lakhs)						
Sl. No.	Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
A.	Cargo handling					
1.	Weighment charges	33.29	32.72	25.14	25.14	25.14
2.	Sundry charges cargo hauling	3.15	0.36	0.00	0.00	0.00
3.	Demurrage	0.00	317.43	173.44	173.44	173.44
	Total A	36.44	360.51	198.58	198.58	198.58
B.	Port & Dock					
1.	Draught survey fees	0.00	0.88	2.14	0.00	0.00
2.	Hire of vessels	9.02	33.11	10.91	0.00	0.00
3.	Bunker supply	1.72	2.30	2.94	0.00	0.00
4.	Port & Dock charges (interest)	0.00	0.46	0.64	0.00	0.00
5.	Fender charges	0.00	0.00	22.38	0.00	0.00
6.	Hire of cranes	0.44	1.70	0.00	0.00	0.00
7.	Miscellaneous	11.54	13.35	23.92	0.00	0.00
	Total B	22.72	61.80	62.93	0.00	0.00

VI.	Operating Expenditure	<p>The operating cost for 2008-09 is shown as ₹ 235.88 crores and that for 2009-10 as ₹ 261.20 Crores, an increase of 10.73%. The operating cost for the ensuing three years has been projected at ₹ 293.39 crores, ₹ 315.83 crores and ₹ 338.92 crores per annum, an increase of 7.32%, 7.65% and 7.31% over that of the estimated operating expenditure of respective previous years. PPT to explain the reasons therefor. In this connection PPT is advised to note that the expenditure projections should be in line with the traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of WPI vide clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. The rate applicable to 2010-11 as per the communication received from the Ministry of Finance, Govt. of India is 3.76%. Kindly carry out requisite amendments to the expenditure projections.</p>	<p>The expenditure has been projected in line with traffic adjusted and taking the price fluctuation with reference to WPI of 5.80%, which was prevailing at the time of submission of proposal. Since, the escalation factor has been reduced to 3.76%, the cost statements have been revised.</p>														
2.	<p>(a). The provision, if any, made for wage revision to be clearly indicated under the respective financial years along with detailed basis followed for estimating the same.</p> <p>(b). PPT to confirm that the salaries and wages cost estimated for the years 2010-11 to 2012-13 take into consideration the impact of wage revision. The basis followed for estimating wage revision impact to be indicated.</p> <p>(c). The average employee cost for the years 2008-09 to 2012-13 to be furnished. If the average employee cost shows any substantial increase it may be justified with reference to the current Wholesale Price Index for all the commodities.</p> <p>(d). PPT to furnish the present number of cargo handling workers engaged at PPT and their average engagement per month.</p>	<p>Provision of wage revision has been taken in respective financial years, details of which are as under:</p> <table border="1"> <tr> <th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr> <tr> <td>1451.78</td><td>1650.00</td><td>1060.36</td></tr> </table> <p>It is confirmed that salary & wages cost from 2010-11 to 2012-13 includes the impact of wage revision.</p> <p>The average employee cost per year has been as under.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Amount (₹ in lakhs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td><td>2.46</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>2.99</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>3.14</td></tr> </tbody> </table> <p>(The port has not furnished the details of estimated average employee cost per year considered by it for the years 2010-11 to 2012-13 and also not furnished justification for the increase with reference to current WPI).</p> <p>The present no. of cargo handling workers engaged is 1050 and average engagement per month is 11 days (approx.).</p>	2007-08	2008-09	2009-10	1451.78	1650.00	1060.36	Year	Amount (₹ in lakhs)	2007-08	2.46	2008-09	2.99	2009-10	3.14	<p>Yes, the proposal of PPT is based on revised manning scale.</p>
2007-08	2008-09	2009-10															
1451.78	1650.00	1060.36															
Year	Amount (₹ in lakhs)																
2007-08	2.46																
2008-09	2.99																
2009-10	3.14																
3.	(a). The National Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Clause 2.6.2																

	<p>of the tariff guidelines requires the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. PPT to clarify whether the proposal of the PPT is based on the revised manning scales. If not, the estimation of salary and wage cost to be modified based on the revised manning scales awarded by National Tribunal.</p>
(b).	<p>PPT to furnish the existing manning scales for different services, the manning scale proposed to be followed by PPT and cost thereon for the traffic estimation made during the years 2010-11 to 2012-13 and also indicate the cost of surplus manpower, if any, for each of the years 2010-11 to 2012-13.</p>
4.	<p>The Management and general Administration overheads shown for 2009-10 reveals a hike of 9.59% over that of 2008-09. The expenditure considered for the years 2010-11 to 2012-13 are ₹ 92.08 crores, ₹ 100.97 crores and ₹ 110.10 crores respectively, with a hike of 16.92%, 9.65% and 9.40% over that the respective previous years. As already stated in para 1 above in respect of operating cost, the expenditure projection pertaining to the Management and General Administration overheads also should be in line with the traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of WPI vide clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. PPT to carry out requisite amendments to the expenditure projections made under this head.</p>
5.	<p>The basis of apportionment of the Finance and Miscellaneous Income, Finance and Miscellaneous expenditure and management and general overheads to the main activities/sub activities may be furnished. Also confirm whether it is in line with the general instructions given in form 5 of the revised cost formats. If not, the reasons for variations to be explained.</p>
6. (a).	<p>PPT has estimated the expenditure of ₹ 75 crores, ₹ 80 crores and ₹ 85 crores respectively for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 towards pension payments. PPT to clarify whether the estimated expenditure on pension represents annual</p>

	<p>contributions to the Pension/Gratuity Fund based on actuarial valuation or the actual / estimated disbursements during the years. Please furnish the details of pension fund position and a copy of the actuarial valuation. Also furnish the actual disbursement of pension and other terminal dues during 2006-07 to 2009-10 and the estimated out go on this account for the next three years.</p>																																																	
(b).	<p>Break up of actuarial valuation of Pension Fund in respect of existing employees and the pensioners as of 31 March 2010 to be furnished.</p>	Information has been given to LIC for actuarial valuation of pension fund after wage revision of employees. The actuarial valuation report has not been received from LIC.																																																
(c).	<p>PPT to furnish the basis of estimating the year-wise contribution to pension fund.</p>	Year-wise contribution is made from revenue account to pension fund based on the actuarial valuation made during the year 2005 and the internal assessment.																																																
(d).	<p>PPT to furnish the pension fund position for the years 2007-08 to 2009-10 as per the Annual Accounts and the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 in the following format</p> <table border="1" data-bbox="187 876 582 1137"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th> <th>Particulars</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Balance in Pension Fund as of the last date of previous year</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Annual contribution made towards pension fund</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Pension payments made during the year</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Interest accrued on the pension fund balance</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>Balance in the Pension Fund as of last date of the year (1+2-3+4)</td> </tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Particulars	1.	Balance in Pension Fund as of the last date of previous year	2.	Annual contribution made towards pension fund	3.	Pension payments made during the year	4.	Interest accrued on the pension fund balance	5.	Balance in the Pension Fund as of last date of the year (1+2-3+4)	The details have been furnished, which is tabulated below:																																				
Sl. No.	Particulars																																																	
1.	Balance in Pension Fund as of the last date of previous year																																																	
2.	Annual contribution made towards pension fund																																																	
3.	Pension payments made during the year																																																	
4.	Interest accrued on the pension fund balance																																																	
5.	Balance in the Pension Fund as of last date of the year (1+2-3+4)																																																	
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th> <th>Particulars</th> <th>2007-08</th> <th>2008-09</th> <th>2009-10</th> <th>2010-11</th> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Balance in Pension Fund as of the last date of previous year</td> <td>38439.44</td> <td>28303.46</td> <td>31980.59</td> <td>35229.03</td> <td>40499.80</td> <td>45624.74</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Annual contribution made towards pension fund</td> <td>2894.53</td> <td>2580.55</td> <td>5067.76</td> <td>7500.00</td> <td>8000.00</td> <td>8500.00</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Pension payments made during the year</td> <td>15253.29</td> <td>560.29</td> <td>3283.31</td> <td>4620.00</td> <td>5650.00</td> <td>7020.00</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Interest accrued on the pension fund balance</td> <td>2222.78</td> <td>1656.87</td> <td>1463.99</td> <td>2390.77</td> <td>2774.94</td> <td>3090.41</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>Balance in the Pension Fund as of last date of the year (1+2-3+4)</td> <td>28303.46</td> <td>31980.59</td> <td>35229.03</td> <td>40499.80</td> <td>45624.74</td> <td>50195.15</td> </tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	1.	Balance in Pension Fund as of the last date of previous year	38439.44	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74	2.	Annual contribution made towards pension fund	2894.53	2580.55	5067.76	7500.00	8000.00	8500.00	3.	Pension payments made during the year	15253.29	560.29	3283.31	4620.00	5650.00	7020.00	4.	Interest accrued on the pension fund balance	2222.78	1656.87	1463.99	2390.77	2774.94	3090.41	5.	Balance in the Pension Fund as of last date of the year (1+2-3+4)	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74	50195.15
Sl. No.	Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																											
1.	Balance in Pension Fund as of the last date of previous year	38439.44	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74																																											
2.	Annual contribution made towards pension fund	2894.53	2580.55	5067.76	7500.00	8000.00	8500.00																																											
3.	Pension payments made during the year	15253.29	560.29	3283.31	4620.00	5650.00	7020.00																																											
4.	Interest accrued on the pension fund balance	2222.78	1656.87	1463.99	2390.77	2774.94	3090.41																																											
5.	Balance in the Pension Fund as of last date of the year (1+2-3+4)	28303.46	31980.59	35229.03	40499.80	45624.74	50195.15																																											
(e).	<p>PPT to confirm that the annual pension payments made during the years 2007-08 to 2009-10 are met from the pension fund and not from revenue account.</p>	It is confirmed that the annual pension payments made during the year 2007-08 to 2009-10 have been met from the Pension fund.																																																
7.	<p>PPT to confirm that one-time expenses like arrears in wages/ pension, VRS compensation, etc. are not included in the cost statement for tariff revision as per clause 2.5.2. of revised tariff guidelines.</p>	It is confirmed that no one-time expenditure like arrear in wage /pension, VRS compensation is included in the cost statement.																																																
8.	<p>In Finance and Miscellaneous Expenditure, ₹ 3 crores has been shown for all the ensuing three years under the head 'Others'. The break-up of this expenditure for all the three years to be furnished.</p>	<p>The details are furnished.</p> <p>(Although stated so, the details are not received from PPT)</p>																																																
9.	<p>PPT to state under which head the ex-gratia payment in lieu of bonus/ performance rewards has been accounted.</p>	The expenditure on bonus/ performance has been accounted under salary & wages head.																																																

VII.	WORKING CAPITAL	<p>It is not clear whether while computing working capital, sundry debtors, stores inventory, and cash & bank balances have been considered according to the limits specified in clause 2.9.9. of the guidelines for tariff fixation. PPT to furnish detailed computation of working capital estimated in Form 4A following the norms prescribed in the tariff guidelines.</p>	<p>The Working Capital has been calculated as per clause 2.9.9 of Tariff Guideline. The same has been furnished in Form 4A.</p>					
VIII.	CAPITAL EMPLOYED							
1.	<p>PPT to confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the Net Block.</p>	<p>It is confirmed that the assets which have been commissioned has been included in the net block and the assets which have been disposed of has been deleted from the net block.</p>						
2.	<p>The basis of apportionment of capital employed i.e., net fixed assets and working capital amongst various activities and sub activities to be indicated.</p>	<p>The assets have been identified based on individual activity.</p>						
3.	<p>As per the details furnished in Form 4A, an aggregate of ₹ 701 crores has been proposed to be invested during 2010-11 to 2012-13 on capital dredging (₹ 383 crores), plant & machinery (₹ 60 crores), dock, sea walls, piers and navigational aids (₹ 198 crores) and railway and rolling stock (₹ 60 crores). Details of project/feasibility reports relied upon for taking such investment decisions along with the summary of the recommendations contained in those reports to be furnished for perusal. PPT to state whether these proposed additions will have the effect of addition to the traffic, reduction in unit cost and improvement in operational efficiency vide clause 2.6.3 of the tariff guidelines. Further, the scheme wise details of the above mentioned projects may be furnished in the following format:</p>	<p>(Subsequently, the port, vide its revised proposal dated 3 March 2011 has modified its estimated capital additions to the Gross Block during the years 2010-11 to 2012-13 and furnished the details, which is given in the succeeding paragraphs).</p>						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Gr. No</th> <th>Scheme</th> <th>Value</th> <th>Year of commissioning</th> <th>Status as on 31.3.10</th> </tr> </thead> </table>	Gr. No	Scheme	Value	Year of commissioning	Status as on 31.3.10		
Gr. No	Scheme	Value	Year of commissioning	Status as on 31.3.10				
	<p>With reference to the estimated expenditure of ₹ 701 crores on fixed assets, PPT to furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already commissioned. Similarly, evidence of action taken to procure other assets to be added subsequently to be furnished.</p>	<p>Not furnished.</p>						

4.	PPT to confirm that the depreciation of assets has been computed as specified in clause 2.7.1 of the revised guidelines. If not, please make necessary modification in the estimation duly complying with the revised tariff guidelines. Also make suitable modifications in the estimation of net fixed assets, capital employed and the return there on.	It is confirmed that the depreciation of assets has been computed as specified in clause 2.7.1 of revised guidelines
5.	PPT to classify the schedule of fixed assets in terms of business assets, business related assets and social obligation assets in terms of Clauses 2.9.5., 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and compute the ROCE as applicable.	All the assets have been considered as business assets
6.	The Gross block/Net block has been substantially apportioned under cargo handling & storage activity (78%) while only about 17% apportioned under vessel related activity and the rest apportioned between the other two activities- Railway & Estates. List of assets (category-wise) identified with each activity/sub-activity may be furnished in support of the apportionment indicated.	List of assets identified with each activity has been shown in the capital employed statements of different activities.
7.	The capital employed shown for port as a whole differs from the aggregate of the capital employed shown under different activities. For example, the capital employed for the year 2010-11 for the port as a whole is shown as ₹ 1475.65 crores. The capital employed shown under different activities for the year 2010-11 is ₹ 823.88 crores for cargo handling, ₹ 260.30 crores for vessel related activity, ₹ 94.07 crores for railway activity and ₹ 27.65 crores for estate activity aggregating to ₹ 1205.90 crores and leaving a difference of ₹ 269.75 crores. Similar differences are observed also for the other two years 2011-12 and 2012-13. Needless to state the capital employed for the port as a whole should tally with the capital employed considered under the various activities. PPT is requested to furnish the corrected statements.	The arithmetical error under different activities has been rectified and total of 4 activities match with that of port as a whole.
8. (a)	PPT to certify that the actuals for the years 2007-08 to 2009-10 do not include any assets handed over to any BOT operator.	It is certified no assets have been handed over to BOT operator.

(b).	If any, assets have been handed over to any BOT operator, the accounting treatment and the treatment given in the cost statement with reference to such assets to be indicated.	Please see 8 (a) above.
9. (a).	TAMP vide Order No. TAMP/18/2008-PPT dated 14 July 2008 has accorded approval to the PPT's proposals for upfront tariff setting for an iron-ore terminal and a coal terminal at the Paradip port. It is presumed that PPT is required to undertake capital and maintenance dredging of the common user approach channel. In this context, the following points need to be clarified:	
(b).	Indicate the sanction amount of capital expenditure proposed towards deepening of channels / berth and the year-wise plans of the capital expenditure. Furnish a copy of the said sanction report.	Copy enclosed. (Although the port has stated so it has neither furnished the documents nor the requisite details).
(c).	Confirm if any work has been awarded and if so, furnish the details with documentary support.	
(d).	The period of completion of the proposed capital dredging project also to be indicated.	Not applicable
IX.	SCALE OF RATES	
1.	Instead of the existing conditionality of conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate, PPT has proposed the conversion based on the TT buying rate. The necessity thereof to be elaborated.	As per the banking terminology the dollar buying rate is termed as 'TT buying rate'. Hence, it is proposed to change the terminology from market buying rate to TT buying rate.
2.	Presently all the charges worked out are rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill. Port has proposed to round off to the next higher rupee all charges worked out service	The proposal to round off to the next higher rupee all charges on service-wise is for operational convenience only. This will result income of few thousand rupees and not have any impact on cost statement.

	wise. The need for this amendment may be elaborated. The additional income, if any, expected to be generated per annum by the proposed amendment may also be informed.	
3.	Port has proposed to incorporate a clause to the effect that in case of any penalty imposed by the port, no interest thereon will be charged if there is any delay in payment of penalty. It is not explained why such a clause is to be incorporated. PPT to elaborate. The existing practice in this regard followed at the port may be informed.	Penalty is pecuniary punishment and no additional financial burden can be levied on penalty. At present, no interest is charged on penalty.
4.	Port has proposed to amend the existing description of Sr. No.22 of the wharfage schedule "Transshipment [crude and POL] from mother to daughter vessel" to "Transshipment [crude, POL or dry bulk cargo] from mother to daughter vessel through transhipper". The need for such an amendment to be elaborated. A revenue impact analysis also to be furnished.	<p>The cargo operations contemplated at this clause is transshipment of cargo at port anchorage. Port is contemplating transshipment of crude, POL & dry bulk cargo, hence this amendment.</p> <p>Subsequently, the PPT vide its revised proposal dated 3 March 2011, stated that the port is contemplating transshipment of break-bulk cargo also in addition to dry bulk cargo and hence break-bulk cargo is also included in the fresh proposal.</p> <p>However, the port has not furnished the revenue impact analysis consequent to the proposed additional transshipment operations.</p>
5.	PPT has proposed for incorporating a note to the effect that wharfage shall not be payable on shortfall or surplus quantity for moisture or other reasons at the time of evacuation/dispatch. The need for such an amendment with its revenue implication to be informed.	There is no revenue implication in this proposal. This proposal is with regard to import cargo. Cargo dispatched from Port is as per Bill of Entry quantity. In case of shortfall, the port does not refund wharfage. As such in case of excess cargo due to moisture, the port need not ask for additional wharfage.
6.	The port has proposed to delete the hire charges of wharf crane 13.2 MT and the hire charges of Grab attachment from the existing clause 2.15 of the SOR. The reasons therefor to be detailed. The revenue implication, if any, thereof may also be informed.	<p>Wharf cranes are no more in existence. Grabs are accessories to the crane. Hence, the proposal is to delete the clause.</p> <p>However, the port has subsequently, vide its revised proposal dated 3 March 2011 has informed that this proposal stands dropped and the existing clause to continue.</p>
7.	The purpose of introducing a new clause stating that port dues will be levied only once for entry of a vessel, irrespective of any change of her name / agent / owner, during the stay in the port is not understood. It is also not understood why the port desires to introduce a clause stating that any vessel entering the port from outside the port limits shall be treated as fresh entry. PPT may elaborate on these proposed amendments with their revenue implications.	<p>Occasionally, the port is encountered with a situation where a vessel berths A/c one agent and after discharge sails with load A/c another agent. Hence, irrespective of any change of agent, owner, charterer during stay in the Port, the port dues will be collected only once.</p> <p>Occasionally, vessels leave port limits for hatch cleaning and re-enters. In such cases the port considers fresh entry for vessel registration and seniority for berthing.</p> <p>Hence, this proposal. This will not have any financial implication.</p>

8.	The berth hire (foreign per hour) has been proposed to be amended from US Dollar 0.00060 to US Dollar 0.0060. Kindly state whether it is for correcting any printing error that has crept in while gazetting the earlier Order.	Yes, it is correction of the printing error.
9.	Port has proposed to add in clause 3.6 pertaining to the charges for SBM, a conditionality to the effect that the time for calculation of Pilotage & Tug hire charges is to be reckoned from berthing to unberthing. The present practice followed in the port to be explained. The port also to clarify whether the proposed amendment has any revenue implication.	In the present SOR, pilotage & towage in SPM is recovered from boarding time to dis-embarking time. For tug hire, separate charges are recovered which the port has proposed from berthing to un-berthing time since the tug is placed at SPM side from berthing to unberthing. The port is recovering tug hire charges accordingly at present.
10.	Port has proposed to delete the charges for weighment in the ware house/transit shed from the existing clause 4.2 of the SOR pertaining to weighment charges for use of weigh bridge / weigh scales. The reasons therefor to be informed.	Clause 4.2 Para 3 of existing SOR has become redundant since the port doesn't have any weighment facility at ware house/transit shed. However, the port has subsequently, vide its revised proposal dated 3 March 2011 has informed that this proposal stands dropped and the existing clause to continue.
11.	Since PPT has proposed several amendments to the existing SOR, a draft SOR may please be forwarded.	A revised draft SOR is enclosed.

5.2. The PPT, while furnishing replies to our queries has again modified its proposal and furnished cost statements with revised estimates for the years 2010-11 to 2012-13. However, the port has not proposed any increase / decrease in the existing rates for the cargo / vessel related charges.

5.3. The estimated traffic, financial / cost position at the existing level of tariff as furnished by the PPT in its further revised cost statements are summarized below:

Sl. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in MTs)	57.00	60.00	60.00
2.	Operating income	73,699.19	76,328.15	76,894.68
3.	Capital Employed	147,539.10	163,848.10	160,176.11
4.	Net surplus / (deficit) after return	1,318.89	(2,944.83)	(3,934.50)
5.	Net surplus / (deficit) as a percentage of operating income	1.79%	(3.86%)	(5.12%)
6.	Average net deficit as a percentage of operating income			(2.45%)

6.1. A joint hearing in this case was held on 3 February 2011. The PPT made a power point presentation of its revised proposal. At the joint hearing, PPT and the concerned users / organisation bodies have made their submissions.

6.2 The decisions taken at the joint hearing were communicated to the PPT. The PPT, after a reminder, responded vide its letter dated 3 March 2011 with a further revised proposal. The decisions taken in the joint hearing and the response of the PPT are tabulated below:

Sl. No.	Decisions taken in the joint hearing	Response of PPT																
(i).	Basis of traffic estimates and the reasons for variations if any, from the Business Plan.	The business plan of the Port was prepared 3 (three) years back taking into account the situations prevalent at that time. If the present trend is an indicator, there will be marginal growth in traffic till 2012-13 (about 60 million tons) due to economic recession in Europe and volatility in international trade in steel and iron market. The Port is experiencing a declining trend in traffic during the current fiscal.																
(ii).	Basis of the estimated repair and maintenance expenses.	The repair & maintenance expenditure has been estimated in line with the traffic volume and price fluctuation with reference to WPI.																
(iii).	Estimated pension payments and contribution to pension fund.	The port has furnished a copy of the report dated 1 March 2011 from LIC regarding actuarial valuation of pension liability, the details of which are summarized below: <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Type of Annuity</th> <th>With roc</th> <th>Life Annuity</th> <th>Life+50% spouse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Present value of past service benefits</td> <td>430.45</td> <td>379.60</td> <td>370.00</td> </tr> <tr> <td>Initial contribution</td> <td>430.45</td> <td>379.60</td> <td>370.00</td> </tr> <tr> <td>Annual contribution</td> <td>9% of AWB</td> <td>8.29% of AWB</td> <td>8.00% of AWB</td> </tr> </tbody> </table>	Type of Annuity	With roc	Life Annuity	Life+50% spouse	Present value of past service benefits	430.45	379.60	370.00	Initial contribution	430.45	379.60	370.00	Annual contribution	9% of AWB	8.29% of AWB	8.00% of AWB
Type of Annuity	With roc	Life Annuity	Life+50% spouse															
Present value of past service benefits	430.45	379.60	370.00															
Initial contribution	430.45	379.60	370.00															
Annual contribution	9% of AWB	8.29% of AWB	8.00% of AWB															
(iv).	Year wise proposed capital additions along with scheme wise present status	The port has furnished a statement giving the details of revised proposed capital additions along with status of works.																
(v).	The cost statements to be updated considering traffic and income from CQ-III berth and revised wharfage and arrears, if any, receivable from PPL.	There will be no impact on income after mechanisation of CQ-3 berth as the guaranteed revenue of ₹ 22 Crore offered by EBTPL is to match with the existing revenue earning from the berth.																

6.3 At the joint hearing, some of the user organisations were allowed a week's time to furnish their written comments, if any, with a copy to PPT and PPT was requested to furnish their remarks thereon within a week thereafter. The concerned users furnished their comments. The PPT has furnished its response on the comments of the users.

6.4. The main points made by the PPT in its revised proposal of 3 March 2011 are as under:

- (i). No change in the wharfage charges and berth hire charges.
- (ii). EQ berths to have non-crane berth hire charges since it is devoid of ELL cranes.
- (iii). The existing transshipment charges for liquid cargo to be made applicable in the case transshipment of dry bulk and break bulk cargo also.
- (iv). Typographical error in the SOR in respect of SPM berth hire charge for foreign vessels to be rectified.
- (v). The port has maintained its stand on the changes proposed in the terms & conditions of the existing SOR as per its earlier proposals, except withdrawing its proposals relating to deletion of rates prescribed at clause 2.15 and clause 4.2 of the existing SOR.

(vi). The details of proposed capital additions along with status are as given below:

Sl. No.	Particulars	2010-11 Projected	2011-12 Projected	2012-13 Projected	Expected completion by *	(₹ in lakhs)	
						Status	
(1)	Capital dredging	25300.00	--	--	Mar'11	Deepening of channel by DCI is in progress and is expected to be completed by Mar-11.	
(2)	Capital dredging	--	4000.00	--	Mar'13	Enhancement of draught at existing dock system from 12.5 m to 14.0 m is in the tender stage and will be carried out during 2011-12.	
(3)	Capital dredging	--	--	5000.00	Mar'13	Deepening of channel to increase draft 16.0 m to 18.5 m will be taken up during 2012-13.	
(4)	Plant & Machinery	3060.00	--	--	Mar'11	The work for replacement of 2 nos. Reclaimers in IOHP has been awarded and the work is under progress.	
(5)	Plant & Machinery	--	807.00	--	Dec'11	The work order for replacement of one Wagon Tippler has been awarded and the work is under progress.	
(6)	Buildings, Sheds and other structures	1516.00	2198.00	--	Mar'11 & Sep'11	Relocation of CISF complex to new location for upcoming BOT projects is in progress.	
(7)	Docks, Sea walls, Piers and Navigational aids	200.00	456.00	--	Mar'11 & Dec'11	Extension of Breakwater under progress	
(8)	Railway & Rolling Stock	--	6500.00	2500.00	Mar'12 & Oct'12	Tender for construction of Railway loop for BOT berths is under progress and work will start next year.	
(9)	Railway & Rolling Stock	--	1000.00	--	Mar'12	Procurement of one Locomotive during 2011-12.	
Total		30076.00	14961.00	7500.00			

* Subsequently furnished by the port vide its fax dated 14 March 2011.

6.5. The estimated traffic, financial / cost position at the existing level of tariff furnished by the PPT in its revised cost statements filed along with its letter dated 3 March 2011 are summarized below:

Sl. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in MTs)	57.00	60.00	60.00
2.	Operating income	73,699.19	76,328.15	76,894.68
3.	Capital Employed	136,393.43	145,461.42	146,893.41
4.	Net surplus / (deficit) after return	4,180.53	1,595.02	(205.29)

5.	Net surplus / (deficit) as a percentage of operating income	5.67%	2.09%	(0.27%)
6.	Average net deficit as a percentage of operating income		2.45%	

7. After an officer level meeting with the PPT officials on 12 March 2011 held in the office of this Authority, the PPT furnished the following additional information:

- (i). Details of commodity wise actual traffic handled during 2010-11 (upto February 2011). The total traffic handled by PPT from April 2010 to February 2011 is reported at 50.64 million tonnes.
- (ii). The average exchange rate of US\$ for 2009-10 and 2010-11 (upto February 2011) is reported at ₹ 46.99 per US\$ and ₹ 45.24 per US\$ respectively.
- (iii). The marginal increase in estimated traffic volume for the years 2011-12 and 2012-13 is due to POL cargo, which is not related to railway income. Hence, railway income has been considered at the same level of 2010-11.
- (iv). Some items of Management & General Administration expenses have been included in salary and wages in Form 3 B, resulting in difference in overheads considered in Form 3 B and Form 3 A.
- (v). Depreciation has been calculated as per the life norms prescribed by Govt. of India. It is practically not possible to maintain a separate account for depreciation as per tariff guidelines of TAMP.
- (vi). Details of Finance & Miscellaneous income and item relating to previous years are furnished.
- (vii). The total pension fund as on 31.3.2010 is ₹ 318.41 crores towards the pension liability of the existing approximately 2400 pensioners. As per the actuarial valuation certificate of LIC, the pension liability of the existing 2612 employees works out to ₹ 370 crores, against which the PPT has considered ₹ 240 crores during the 3 years 2010-11 to 2012-13.
- (viii). The status and likely month and year of completion of the projects proposed towards capital addition are furnished.
- (ix). Business Related assets of Estate activity shown in the last revision have been taken as business assets under cargo handling activity.
- (x). The Administrative and general expenses under port & dock facilities for the year 2009-10 amounting to ₹ 22.19 crores includes ₹ 16.87 crores incurred towards removal of oil to prevent pollution due to sinking of vessel m.v. Black Rose. The proposed expenditure for next three years is based on the expenditure of 2009-10 as it will be required to remove the vessel from the sea to avoid future eventualities.
- (xi). The PPT has furnished revised workings for the cargo handling and storage income for the year 2009-10 reconciling with the position reported in the audited accounts.
- (xii). Details of concession granted in vessel related charges and cargo related charges on container handling during the years 2007-08 to 2010-11 (upto February 2011). The details furnished by the port are tabulated below:

Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	(₹ in lakhs) 2010-11 (upto Feb'11)
Vessel related charges	29.14	18.28	28.24	26.80
Cargo related charges	18.18	14.78	20.72	21.04
Total	47.32	33.06	48.96	47.84

8.1. A comparative position of the estimated traffic, financial / cost position for the port as a whole at the existing level of tariff furnished by the port in its original proposal dated 22 December 2009, updated cost statement dated 17 June 2010, revised cost statement dated 29 September 2010 and further revised cost statement dated 3 March 2011 are tabulated below:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Original proposal dated 22.12.2009			Cost statement dated 17.6.2010			Cost statement dated 29.9.2010			Cost statement dated 3.3.2011		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in Million Tonnes)	56.74	59.30	62.30	63.00	65.30	67.30	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
2.	Operating Income	760.21	787.23	831.97	767.53	786.16	806.30	736.99	763.28	768.95	736.99	763.28	768.95
3.	Capital Employed	1496.23	1684.66	1632.15	1475.85	1639.25	1603.05	1475.39	1638.48	1601.76	1363.93	1454.61	1468.93
4.	Net surplus / (deficit) after return	11.35	(39.68)	(61.06)	55.57	2.18	(11.95)	(13.19)	(29.45)	(39.35)	41.81	15.95	(2.05)
5.	Net surplus / (deficit) as a percentage of operating income	1.49%	(5.00%)	(7.34%)	7.24%	0.27%	(1.48%)	1.79%	(3.86%)	(5.12%)	5.67%	(2.09%)	(0.27%)
6.	Avg. net surplus / (deficit) as a % of operating income	(3.75%)			1.94%			(2.45%)			2.45%		

8.2. The estimated financial / Cost position in respect of cargo handling activity at the existing level of tariff furnished by the port as reflected in its revised cost statement dated 3 March 2011 is tabulated below:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff		
		2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in MTs)	57.00	60.00	60.00
2.	Operating income	435.00	446.11	446.11
3.	Capital Employed	718.84	699.30	655.06
4.	Net surplus after return	79.78	77.25	77.00
5.	Net surplus as a percentage of operating income	18.34%	17.32%	17.26%
6.	Average net surplus as a percentage of operating income	17.63%		

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to totality of the information collected during the processing of the case the following position emerges:

(i). The existing Scale of Rates (SOR) of PPT was approved in October 2007 with the validity till 31 March 2010. The increase then sought by the port in the wharfage rates on coal / coke, iron ore, cement, aluminium ingots and POL products having a flash point above 23°C was not approved since the cargo handling activity as a whole reflected surplus position. Decrease then proposed by the port in wharfage rates of certain commodities like Chrome Ore, Manganese Ore, Charge Chrome, Iron & Steel, Finished fertilizer, Rice / Sugar, Salt, POL products having a flash point below 23°C, POL operations at SBM, LPG/LNG, etc. was approved. New rates were approved for Transshipment of POL/crude oil, Barging services and project cargo, at the request of PPT. Some of the Conditionalities were modified in line with the relevant provisions of Tariff Guidelines of March 2005 and as a measure of rationalization. Subsequently, in April 2008, the conditionalities relating to levy of penal berth hire charges was re-introduced. Chapter V in the then existing SOR of PPT relating to Railway Charges was de-notified at the

request of PPT in March 2009. Revised berth hire charges to be levied on IFFCO for fertilizer berth No.2 from 1 April 2008 to 31 March 2015 was approved in July 2009. In this backdrop, the PPT has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in December 2009, which has been taken on consultation.

The validity of the existing Scale of Rates of PPT was extended beyond 31 March 2010, till 30 September 2010 with a condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the PPT for the period post 1 April 2010 will be set off fully in the tariff to be fixed for the next tariff cycle.

- (ii). As the financial year 2009-10 was over, the port updated the cost statements incorporating actuals for the year 2009-10 in June 2010. While doing so, the port also reviewed its estimates for the years 2010-11 to 2012-13. Further, the port while responding to the queries raised by us on its proposal in August 2010, furnished a revised proposal in September 2010. After joint hearing, the port has filed a further revised proposal in March 2011. The revised proposal filed by the port in March 2011, along with the clarifications / additional information/documents furnished by the port is taken up for consideration in this analysis.
- (iii). The existing tariff of the PPT was fixed in October 2007 relying on the estimated financial/ cost position for the years 2007-08 to 2009-10. As mandated by clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005, the actual physical and financial performance of the Major Ports / Private Operators thereat, is to be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing prevailing tariff. Accordingly, the actual physical and financial performance of the PPT during the years 2007-08 to 2009-10 is analysed in the following paragraphs.
- (iv). (a). The actual traffic handled by the PPT from 2007-08 to 2009-09 vis-à-vis the estimates relied upon during the last revision of tariff are tabulated below:

(in million tonnes)

Particulars	Year			Total
	2007-08	2008-09	2009-10	
Estimated Traffic	48.12	52.60	57.70	158.42
Actual Traffic	42.44	46.41	57.01	145.86
Variation (in %)	-11.80%	-11.77%	-1.20%	-7.93%

As can be seen from the above table, the variation in physical performance for all the three years is -7.93%.

- (b). The operating income reported in the audited annual accounts for the years 2007-08 to 2009-10 has been considered, subject to the following adjustments.
 - (i) The tariff concession granted by the ports at their discretion is not considered by this Authority for tariff fixation. Accordingly, revenue effect of concession granted by the PPT in cargo related charges and vessel related charges pertaining to container handling during the years 2007-08 to 2009-10, as reported by the port and brought out earlier is not considered in the operating income under the respective activities.
 - (ii) In the cargo handling income reported by the port for the year 2009-10, it is seen that the port has excluded the actual 'Licence Fee' received from the private HMC operators, amounting to ₹ 509.95 lakhs. The 'Licence Fee' received from the private HMC operators is nothing but the 'Royalty' payable by the private operators to the landlord port. Clause 2.8.3 of the tariff guidelines of March 2005 calls for the transfer of royalty / revenue share

receipts to the Escrow Account to meet the infrastructure development expenditure of major port trusts. Clause 2.8.3 applies to the royalty / revenue share receipts not only from the BOT operators but also such royalty / revenue share payable by the authorised service providers covered under clause 7.2 of the tariff guidelines.

As per clause 2.8.3 of the tariff guidelines of March 2005, the revenue share / royalty receivable by the port should be applied first to meet the cost of surplus labour, if any. At least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account and utilised for the purpose of creation and / or modernisation of port infrastructure facilities within a period of five years.

Since the port has not considered the above royalty receipts under the operating income, it is presumed that the port proposes to utilise the 100% royalty receipts towards infrastructure development. It may be relevant to mention here that there is no maximum limit prescribed in the guidelines for transfer to Escrow Account and recognising this position, we have considered 100% of the actual 'royalty' received by the port in the year 2009-10 as transferred to Escrow Account, as per the guidelines. The PPT is advised to create and maintain an Escrow Account as per clause 2.8.3 of the guidelines and transfer the past receipts of 'Licence fees' to this account.

(iii) The actual operating income earned by the PPT from 2007-08 to 2009-09 vis-à-vis the estimates relied upon during the last revision of tariff are tabulated below:

Particulars	Operating Income (₹ in crores)			Total
	2007-08	2008-09	2009-10	
Estimates relied upon during revision of tariff in Oct'07	568.83	651.59	712.92	1933.34
Actual Operating income earned by the port	640.46	697.04	744.26	2081.76
Variation (in %)	+12.59%	+6.98%	+4.40%	+7.68%

As brought out earlier, during the last general revision of tariff at PPT in October 2007, the wharfage rates for a number of commodities were reduced at different percentages, as proposed by the port and also a few new items were approved in the cargo handling charges. Therefore, the estimated operating income considered during the last revision for the years 2007-08 to 2009-10 is required to be adjusted to reflect the above changes, so as to make the comparison of estimates and actuals even. The port has not made any adjustment in the estimated operating income to reflect the changes approved in the last tariff revision Order in the statement of comparison of actuals vis-à-vis estimates for the years 2007-08 to 2009-10 furnished by the port. Therefore, the estimated operating income for the years 2007-08 to 2009-10 relied upon during the last revision exercise could not be adjusted exactly for each of the changes approved in the last tariff revision Order. It was mentioned in the last tariff Order of October 2007 that the reduction in revenue on account of reduction in the then existing wharfage rates will be within the estimated additional surplus of ₹ 38.47 crores. If the then estimated revenue impact of ₹ 38.47 crores is reduced from the estimated operating income for comparison purpose, the aggregate variation works out to +10% (approx.), as against +7.68% mentioned in the table above.

(c). The operating expenses and management overheads have been considered as per the audited annual accounts for the years 2007-08 to 2009-10.

Incidentally, the actual administration & general expenses in respect of 'vessel related activity' for the year 2009-10 is reported at ₹ 2219.10 lakhs. Comparing this expenses with the actual figures for the previous two years 2007-08 and 2008-09 of ₹ 525.03 lakhs and ₹ 651.73 lakhs respectively, four-fold increase is noticed. The port, when sought to clarify the position, has stated that the actual expenses for the year 2009-10 includes an amount of ₹ 1687 lakhs incurred towards removal of oil to prevent pollution caused by a sunk vessel. The port has further stated that the proposed expenditure for next three years is based on the actual expenditure of 2009-10 as it will be required to remove the vessel from the sea to avoid future eventualities. The actual expenditure incurred by the port during 2009-10 is considered in the past period analysis.

(d). Clause 2.7.1 of the tariff guidelines of March 2005 calls for calculation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in the case of port trusts. However, the port has calculated depreciation as per the life norms prescribed by Govt. of India on the ground that it is practically not possible to maintain a separate account for depreciation as per tariff guidelines of TAMP. The PPT is obliged to follow the provisions of tariff guidelines. It is found not possible to modify the depreciation calculated by the port at this stage. While the depreciation as per the books of account is considered in this analysis, the port is advised to initiate necessary action to comply with the provisions of the tariff guidelines in this regard during the next review of its tariff.

(e). The aggregate of the variation in respect of operating expenses, depreciation and management overheads for the years 2007-08 to 2009-10 works out to (-)4.09%, (-)3.36% and (-)5.37% respectively.

(f). The PPT has not considered certain items of actual Finance and Miscellaneous income reported in the audited annual accounts for the years 2007-08 to 2009-10 stating that those items are one time income and not recurring in nature. The year-wise details of such items along with value are furnished below:

Sl. No.	Particulars	(₹ in lakhs)		
		2007- 08	2008- 09	2009- 10
(i)	Sale of unserviceable materials	0.00	302.82	99.36
(ii)	Forfeited Deposit	662.77	66.09	2033.23
(iii)	Penalties on contractors	67.68	407.94	243.43
(iv)	Sundry receipts (auction of iron ore plot)	1306.67	243.01	1585.31
(v)	Upfront premium from HMC private operators	0.00	0.00	771.87
	Total	2037.12	1019.86	4733.20

It is seen from the details furnished by the port that the income excluded by it are from normal course of operations. Hence, the contention of the port that they are one time receipts may be relevant for the purpose of estimation of income from such activities for the future period, but, the actual income earned by the port in the past needs to be considered in the past period analysis. In view of this position, the actual income furnished in the table above are considered by us under Finance & Miscellaneous income of the respective years.

(g). 'Financial & Miscellaneous income' for the years 2007-08 to 2009-10 considered by the port at actuals includes prior period items. It is seen from the break-up furnished by the port that the prior period items for the years 2008-09 and 2009-10 include income to the tune of ₹ 275.95 lakhs and ₹ 904.38 lakhs respectively towards wrong calculation of interest and wrong provision of accrued interest in the previous years. Since interest element is not an item of cost in the 'Return on Capital Employed' approach adopted by this Authority as per the Government policy guidelines, the prior period income out of wrong interest calculation / provision is also not relevant for tariff fixation. Therefore, the interest component in the prior period items in the years 2008-09 and 2009-10 is excluded by us from the 'Finance & Miscellaneous income'.

(h). The actual financial and miscellaneous expenses reported by the port for the years 2007-08 to 2009-10 includes contribution to pension and gratuity fund to the tune of ₹ 25.00 crores, ₹ 25.00 crores and ₹ 43.12 crores respectively. During the last general revision of tariff at PPT in October 2007, the PPT proposed a contribution of ₹ 40 crores, ₹ 60 crores and ₹ 60 crores for the years 2007-08 to 2009-10 respectively, totally amounting to ₹ 160 crores stating that it was required to augment the pension fund in order to meet the uncovered pension fund requirement. Considering this position, the net surplus earned during the years 2000-01 to 2006-07 amounting to ₹ 140.32 crores was earmarked towards augmentation of the pension fund. It is now seen that out of ₹ 140.32 crores earmarked in the last revision, the actual contribution made by the port during the said 3 years is only ₹ 93.12 crores, leaving a balance of ₹ 47.20 crores. Therefore, the actual contribution to the pension fund made by the port during the 3 years 2007-08 to 2009-10 which has already been decided to be met from earlier surpluses, is not considered as expenses. The treatment of balance amount of ₹ 47.20 crores is explained in the later part of this analysis.

(i). The closing net block of fixed assets reported in the annual accounts has been considered towards capital employed. The port has furnished capital employed statements for the four main activities indicating the value of assets considered under each activity, reportedly arrived at by identifying the list of assets relating to each activity. The position reported by the port in this regard is relied upon in this analysis.

To a specific query raised during the proceedings of the case, the port has stated that it has considered all assets as 'business assets'. During the last revision of tariff at PPT in October 2007, the port had classified some assets under 'estate activity' as 'business related assets' and also furnished the closing value of net block of such assets for the relevant years. When asked to clarify the position, the port has stated that the business related assets of Estate activity shown in the last revision have been taken as business assets under cargo handling activity. The reclassification of assets between activities is accepted since the port has stated that it has identified the assets pertaining to each activity.

However, the port has not given justification for suddenly changing the status of the assets from 'business related' to 'business assets'. That being so, the value of the same 'business related assets' furnished by the port during the last revision for the years 2007-08 to 2009-10 is considered for the purpose of past period analysis of respective years. However, the business related assets is now considered under cargo handling activity based on the position reported by the port.

(j). The port has computed the value of items of working capital for the three years 2007-08 to 2009-10 as per norms prescribed in Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005, which is considered by us after

rectification of some arithmetical errors noticed in the computation. The port has considered the value of current liabilities as 'nil' for all the three years. In the absence of specific norms for considering the current liabilities, certain items of current liabilities like outstanding salaries & wages, creditors for stores and miscellaneous creditors, which appear to be relevant vis-à-vis the items of current assets considered, have been recognized at actuals reported in the annual accounts for the respective three years. Considering the admissible level of current assets and current liabilities, the working capital for these three years is found to be negative and, therefore, considered as 'Nil'.

(k). The PPT has reported the design capacity of the port for the years 2007-08 to 2009-10 at 56 million tonnes, 71 million tonnes and 76 million tonnes, respectively. Considering the design capacity of the port and actual traffic handled during the corresponding years, the capacity utilization for the said years 2006-07 to 2008-09 works out to 75.79%, 65.37% and 75.01% respectively. Accordingly, return on capital employed for the said three years is allowed at the maximum rate on business assets and at risk free rate on business related assets as applicable for the respective years.

(l). Subject to the above adjustments, the additional surplus after return for the years 2007-08 to 2009-10 comes to ₹ 169.97 crores, ₹ 178.88 crores and ₹ 242.32 crores respectively, aggregating to ₹ 591.17 crores. Incidentally, the revised cost statements furnished by the port also indicate a past surplus after return to the tune of around ₹ 370 crores during the said three years. Though the port has quantified the additional surplus, it has not made adjustment of such surplus in the future tariff, as envisaged in the tariff guidelines.

(m). A summary of the aggregate variations in the actual performance of PPT for the years 2007-08 to 2009-10 compared to the estimates, in respect of key parameters, are furnished in the table given below:

Particulars	₹ in crores			
	2007-08 to 2009-10 (Aggregate)	Estimates	Actuals	Variance
Traffic (in million tonnes)	158.42	145.86	(-)	7.93%
Operating Income	1933.34	2081.76	(+)	7.68%
Operating Expenses (including depreciation & overheads)	111.87	1063.82	(-)	4.32%
Net Financial & Miscellaneous Income / (Expenses)	(11.84)	77.73	(+)	756.29%
Capital Employed	5450.97	3277.15	(-)	39.88%
Rate of Return on Capital Employed	16.00%	24.81%	(+)	58.08%

Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 while prescribing performance variation of + or - 20% for adjustment of past surplus, stipulates review of both physical and financial performance. In this case, while the physical performance shows a negative variation of 7.93%, all the key parameters of financial performance like operating income, operating expenses, net financial and miscellaneous income and capital employed, Rate of Return on capital employed shows a positive variation ranging from 4.32% to 58.08%. The variation in capital employed and rate of return on capital employed are more than the prescribed limit of 20%. Considering the huge variation of 58.08% in the rate of ROCE, it is necessary to adjust the past surplus as stipulated in the guidelines. However, before adjusting the past surplus in future tariff, the shortfall in the pension & gratuity fund needs to be met, following the approach adopted in the last revision of tariff at PPT in October 2007.

The position reported by the port relating to pension fund is given below:

(₹ in crores)

Particulars	Amount
Pension fund	
(a) Balance as on 31 March 2010 for existing pensioners	318.41
(b) Additional requirement for existing employees (as per actuarial valuation)	370.00
Total requirement	688.41

It appears from the reported position that the PPT is required to have a corpus of ₹ 688.41 crores to cover the existing pensioners and existing employees. Since the existing pension fund balance of ₹ 318.41 crores is adequate only to cover the existing pensioners, the port has proposed to make contribution to the tune of ₹ 240 crores in this tariff cycle of three years 2010-11 to 2012-13, as against the shortfall of ₹ 370 crores. It is relevant to mention here that during the last general revision of tariff at PPT in October 2007, this Authority took a view that instead of allowing set off of past surplus and augmentation of the pension fund separately against future tariff, it may be appropriate to transfer the past surplus to the pension fund and free the future tariff from this burden and accordingly, the actual past surplus upto the year 2006-07 amounting to ₹ 140.32 crores was earmarked towards augmentation of pension fund. The same approach is followed in this tariff revision exercise also.

As stated earlier, there is an unutilized past surplus for the period upto 2006-07 amounting to ₹ 47.20 crores, which is adjusted first against the shortfall in the pension fund of ₹ 370.00 crores. The balance shortfall of ₹ 322.80 crores is adjusted against the actual past surplus for the years 2007-08 to 2009-10 amounting to ₹ 591.17 crores. 50% of the balance additional surplus of ₹ 134.18 crores is considered for set off against future tariff.

As per Clause 2.13 of the tariff guidelines the past surplus is to be set off prospectively. Since the year 2010-11 will be over before the revised tariff approved for PPT comes into effect, the adjustments of past surplus can only be effected from the year 2011-12 onwards, as no retrospective adjustment of tariff is envisaged. Following the approach adopted in some other cases, decided earlier, the past surplus is set off over a period of five years beginning from 2011-12.

(v). (a). In its initial proposal of December 2009, the port had estimated annual traffic of 56.74 Million Metric Tonnes (MT), 59.30 MT and 62.30 MT for the three years 2010-11 to 2012-13. The port has subsequently modified its traffic projection twice, i.e. upwards in June 2010 and downwards in September 2010. The commodity-wise actual traffic handled during the year 2009-10 and revised cargo-wise traffic projection reported by the port for the years 2010-11 to 2012-13 for the purpose of tariff fixation is as under:

Commodity	(in Million Metric Tonnes)			
	2009-10 Actual	2010-11 Estimate	2011-12 Estimate	2012-13 Estimate
POL	11.60	13.00	15.00	15.00
Iron Ore	16.10	15.00	15.00	15.00
Thermal Coal	10.00	10.00	10.00	10.00
Coking coal	10.00	10.00	10.00	10.00
Others	9.31	9.00	10.00	10.00
TOTAL	57.01	57.00	60.00	60.00

(b). The port was requested to justify the traffic estimates with reference to the business plan of the port with reasons for variations, if any. The PPT responded stating that the business plan of the port was prepared three years back and considering the present trend, there will only be a marginal growth in traffic till 2012-13 due to economic recession and volatility in international trade in steel and iron market. The port has also stated that it is experiencing a declining trend in traffic in the year 2010-11.

(c). The port has subsequently furnished commodity wise actual traffic handled by it during the year 2010-11 upto February 2011. The total traffic handled by the port in the year 2010-11 upto February 2011 is reported at 50.84 MT, which if extrapolated for full year works out to 55.24 MT as against the projection of 57.00 MT. However, the port has not revised its traffic projections for the years 2010-11 to 2012-13. It may be relevant to mention here that none of the users / user organizations has objected to the traffic estimates furnished by the port. The port has confirmed that the estimated traffic projections include the traffic to be handled by IFFCO and PPL at the berths allotted to them. Therefore, the traffic estimates furnished by the port for the years 2010-11 to 2012-13 is considered without any modification.

(vi). (a). The PPT has estimated the operating income for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actual income earned from the respective activities during the year 2009-10. At our request, the port has furnished workings for cargo handling income for the years 2009-10 to 2012-13 at the existing level of tariff. It is seen from the revised workings furnished by the port for the year 2009-10 based on the rates prescribed in the existing SOR that total income from cargo handling activities agreed with the figure reported in the annual accounts for the year though there were differences in the individual cargo group-wise income between workings and accounts. The port has estimated the cargo handling income for the years 2010-11 to 2012-13 based on the workings for the year 2009-10 adjusted for estimated traffic. The estimated cargo handling income furnished by the port for the years 2010-11 to 2012-13 is considered by us subject to the following modifications:

(i) The concession in cargo related charges on container handling has been estimated for the year 2010-11 based on the actual figures furnished by the port from April 2010 to February 2011 by extrapolating the same for full year 2010-11. For the next two years, the estimated concession on this account is maintained at the same level of 2010-11 since the traffic estimates of the port do not envisage any change in container traffic for the next two years. The estimated concession which works out to ₹ 22.95 lakhs is not recognised in the estimates of cargo handling income for each of the years 2010-11 to 2012-13.

(ii) As brought out earlier, the port has ignored the actual amount of ₹ 509.95 lakhs accounted during the year 2009-10 towards royalty receipt from the private authorized HMC operators at the port for the purpose of tariff fixation. The port has also not estimated any income on this account for the years 2010-11 to 2012-13. Since this item of income should be considered as 'royalty' and treated in line with clause 2.8.3 of the tariff guidelines of March 2005, the estimated income to the port on this account for the years 2010-11 to 2012-13 is considered at ₹ 500 lakhs per year, based on the actual income for the year 2009-10. Following the approach adopted for the year 2009-10, 100% of the said estimated income

is considered as accrual to Escrow Account. The actual/estimated accruals to Escrow Account for the years 2009-10 to 2012-13 are tabulated below:

Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Opening balance	0.00	509.95	1009.95	1509.95
Add: 50% of royalty / revenue share receipts during the year	509.95	500.00	500.00	500.00
Sub-total	509.95	1009.95	1509.95	2009.95
Less: Utilisations during the year for creation of infrastructure facilities	0.00	0.00	0.00	0.00
Closing balance	509.95	1009.95	1509.95	2009.95

As per the tariff guidelines the accumulations in the Escrow Account in a particular year should be utilised for infrastructure development within five years. Accordingly year 2013-14 is the deadline for utilization of balance in the Escrow Account as at the end of the year 2009-10, which is falling beyond the current tariff cycle. Therefore, the actual / estimated accruals to the Escrow Account up to 2012-13 are not considered as operating income for the purpose of this tariff revision exercise.

To a specific query the port has confirmed that no revenue share from BOT operators is considered since all the proposed BOT projects are under implementation stage and will be completed after 2013. The position reported by the port is relied upon.

(b). The PPT has estimated vessel related income on the basis of actual income earned during the year 2009-10. The estimated aggregate GRT of vessels for the years 2010-11 to 2012-13 is calculated based on the actual aggregate GRT of vessels for the year 2009-10 adjusted for estimated traffic volume for the years 2010-11 to 2012-13 vis-a-vis actual traffic during 2009-10. The actual income earned by the port during the year 2009-10 under major vessel related tariff items like Port Dues, Pilotage & Towage and Berth hire charges are extrapolated for the subsequent years 2010-11 to 2012-13 using the actual aggregate GRT for 2009-10 and estimated aggregate GRT for the corresponding years on proportionate basis. The above approach adopted by the port in the estimation of major items of vessel related charges is considered in this analysis.

Since the port has considered the total vessel related income earned during 2009-10 in Indian Rupees, the revenue impact due to variation in exchange rate of US\$ prevailed during the year 2009-10 and current market rate is not reflected in the income estimated by port for the years 2010-11 to 2012-13.

As per clause 6.1.1 of the tariff guidelines of March 2005, vessel related charges for foreign going vessels will be denominated in dollars and recovered in Indian Rupees. Hence, the income estimation furnished by the port without recognizing the exchange rate variation needs adjustment with reference to the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case.

Further, the port has not furnished the aggregate / average GRT details of foreign going vessels and coastal vessels for the relevant years. However, it has furnished the number of foreign going vessels and coastal vessels separately for the relevant years. Based on this information, it is seen that the share of foreign going vessels in the total number of vessels

works out to around 80%. Therefore, the share of vessel related income from foreign going vessels, for the purpose of adjustment of exchange rate variation, is assumed to be 80% of the total estimated vessel related income.

At our request, the port has furnished the average of exchange rates considered by it during the year 2009-10 and average of exchange rates considered during the year 2010-11 upto February 2011, which is reported at ₹ 46.99 per US\$ and ₹ 45.24 per US\$ respectively. The market rate for US\$ prevailing at the time of analysis of this case is at ₹ 45.25 per US\$ which is almost same that of average of 2010-11 upto February 2011. Therefore, 80% of the estimated vessel related income from the said tariff items for the years 2010-11 to 2012-13 are adjusted with the exchange rate of ₹ 45.25 per US\$ taking the average rate of ₹ 46.99 per US\$ for the year 2009-10 as the base.

The port has estimated the income from other items of vessel related charges like water supply, hire of vessels, draught survey fees, fender charges, etc. for the years 2010-11 to 2012-13 on adhoc basis. In the absence of any workings for estimation of income from these items, we are not in a position to verify the estimated income on this account. Therefore, the position reported by the port is relied upon in this analysis.

The port has proposed to levy non-crane berth hire charges at the EQ-1 to EQ-3 berths instead of the existing higher crane berth hire charges, since the cranes at these berths were dismantled. However, the port has not furnished financial implication consequent to the proposal to recover the berth hire charges at a lower rates in future. In the absence of requisite details, the differential income in this regard could not be quantified and adjusted in the estimates for the years 2010-11 to 2012-13.

(c). The PPT has estimated the income from Railway activities for the years 2010-11 to 2012-13 at the same level of 2009-10, stating that the marginal increase in traffic volume for the years 2011-12 and 2012-13 is due to POL cargo which is not related to railway income. The position reported by the port is relied upon in this analysis.

Nevertheless, it may be relevant to mention here that the tariff for railway activities is fixed by the Railway Board from time to time and not by this Authority. Hence, the income from railway activities is considered in this analysis only to assess the comprehensive financial / cost position of the port as a whole.

(d). The PPT has estimated the Estate related income for the years 2010-11 to 2012-13 also at the same level of 2009-10 stating that the income from the estate activity is not certain. As already stated, as per the Land policy guidelines of Government of India, the lease rentals are subject to 2% annual escalation. In line with this provision, the two items of income estimates for the years 2010-11 to 2012-13 furnished by the port under estate activity, viz. rent on land and rent on buildings, sheds & godowns are revised by applying 2% annual escalation (compounded) over the actual income reported for the year 2009-10 under the relevant items, taking the year 2009-10 as the base.

The estimates furnished by the port for the years 2010-11 to 2012-13 in respect of other two items, viz. recoverable service charges and sand royalty/ others under the estate activity at the level of actuals of 2009-10 is considered without any modification.

The rates for estate rental are to be determined as per the Land Policy Guidelines announced by the Government. Nevertheless, the estimated income from estate rentals are considered in this exercise only to ascertain the overall financial/ cost position of the port and to see whether the surplus, if any, arising from this activity could be utilized to cross-subsidize other deficit making activities, as provided in clause 2.11.5 of the tariff policy guidelines.

(vii). (a). Clause 2.5.1 of the tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of whole sale price index (WPI) for all commodities. An escalation factor of 3.76% is being applied for the tariff cases decided during the year 2010-11. While the port has estimated the direct operating expenses for the years 2010-11 to 2012-13 applying an annual escalation factor of 3.76% in respect of cargo handling and railway activities, it has applied an escalation factor of 5.80% in respect of vessel related and estate activities, taking the actual operating expenses for the year 2009-10 as the base. The estimated operating expenses for the years 2010-11 to 2012-13 in respect of vessel related and estate activities, except for a few items under vessel related activities which is discussed below separately, are moderated by us applying the escalation factor of 3.76% p.a. over the actual expenses of 2009-10, taking the year 2009-10 as the base.

(b). The port has estimated dry docking, dredging and other expenses under vessel related activity on adhoc basis uniformly for all the three years without considering any annual escalation. The annual dredging cost is estimated at ₹ 4500 lakhs for each of three years 2010-11 to 2012-13 as against the actual expenditure of ₹ 4539.29 lakhs for the year 2009-10. The dry-docking and other expenses are estimated at ₹ 50.00 lakhs per year and ₹ 1.00 lakh per year for each of the said three years, as against the actual expenses of ₹ 28.11 lakhs and ₹ 0.84 lakh respectively during the year 2009-10. While the dredging cost estimated by the port for the year 2010-11 is considered without any modification, the estimates for the next two years are revised by allowing 3.76% annual escalation, taking the estimate of 2010-11 as the base. Similar approach is followed in respect of the other two items of expenses stated above.

(c). The port has considered entire direct operating expenses in respect of all activities, except estate activity, as 100% variable with reference to traffic and adjusted the same for actual traffic of 2009-10 vis-à-vis the estimated traffic for the years 2010-11 to 2012-13. The port has neither furnished the sub-activity wise cost statements indicating the type wise expenses incurred / estimated under each sub-activity nor furnished the break-up of estimated operating cost for the years 2010-11 to 2012-13, as required in Form 3B. In the absence of requisite details, the approach adopted by the port is relied upon.

(d). The port has confirmed that the expenditure projections are made after taking into account the impact of Wage Revision.

(e). As stated earlier, the actual administration and general expenses under the vessel related activity reported in the annual accounts for the year 2009-10 at ₹ 2219.10 lakhs includes ₹ 1687 lakhs incurred towards removal of oil to prevent pollution due to the sinking of a vessel in the sea. The port has estimated the future expenditure for the years 2010-11 to 2012-13 on this account based on the actuals of 2009-10 without excluding the above expenditure. The port has explained that the projection is made based on the actual of 2009-10 as it will be required to remove the vessel from the sea to avoid future eventualities. The port has neither furnished any estimate for the proposed expenses for removal of

vessel nor indicated any time schedule for its completion. The port has also not stated anything about the claim to be preferred in this regard either from the concerned parties or from the underwriters. However, without going into the issues like role/responsibility of other concerned parties, insurance claim, etc. and also recognizing the position that any eventuality on account of non-removal of the vessel may directly hamper the port operations, the estimates considered by the port in this regard is relied upon. However, the port is advised to report the actual expenses incurred in this regard after adjusting the amount received/receivable from the concerned parties, as soon as the work is completed. The difference, if any, between the estimated and actual expenses on this account will be adjusted fully in the next review of its tariff.

- (viii). As brought out earlier, the port has computed depreciation as per the life norms of assets prescribed by the Government of India. The depreciation calculations furnished by the port for the years 2010-11 to 2012-13 are considered, except for depreciation on additions to the gross block during the respective years. The estimated additions to the gross block proposed by PPT are discussed in the later part of this analysis. The depreciation on all additions to the gross block considered has been revised during the years 2010-11 to 2012-13, based on the expected month and year of commissioning of the respective assets furnished by the port, on pro-rata basis.
- (ix). The PPT has considered 3.76% annual escalation over actual management and general overheads of the year 2009-10 for the purpose of estimation of overheads for the years 2010-11 to 2012-13, taking the year 2009-10 as base and fully adjusted for traffic variation. The port has not furnished any analysis on the variable and fixed components of the overheads. In the absence of such an analysis, the management and general overheads estimated by PPT for the years 2010-11 to 2012-13 are considered.
- (x). The port has estimated the Finance & Miscellaneous Income for the years 2010-11 to 2012-13 uniformly at ₹ 1000 lakhs per year. It is seen from the details furnished by the port that this estimate includes income towards prior period items amounting to ₹ 445 lakhs in each year. The prior period items are generally not considered for future years at the estimate level. Therefore, the Finance & Miscellaneous Income estimated by the port for the years 2010-11 to 2012-13 is revised by excluding the prior period items and considered at ₹ 555 lakhs uniformly for each of the three years.
- (xi). The Finance & Miscellaneous Expenses estimated by the port for the years 2010-11 to 2012-13 includes contribution to pension fund to the tune of ₹ 75.00 crores, ₹ 80 crores and ₹ 85.00 crores respectively, aggregating to ₹ 240.00 crores for all the three years. The other items of financial and miscellaneous expenses are estimated by the port ₹ 3.00 crores per year uniformly for all the three years. Since the short fall of ₹ 370.00 crores in the pension fund as per actuarial valuation is adjusted fully against the past surplus, as explained earlier, the question of considering the ₹ 240.00 crores towards contribution to pension fund during the years 2010-11 to 2012-13 does not arise.

However, even after maintaining the pension fund balance as per actuarial valuation, a regular annual contribution may be necessary in order to balance the fund against future pension payments. Since the port has not furnished any calculation towards estimated annual contribution for the years 2010-11 to 2012-13, we have estimated the same at the average of the actual contribution to pension fund made by the port during the years 2007-08 to 2009-10, which works out to ₹ 31.04 crores per annum. Therefore, the estimated annual contribution to pension fund for the years 2010-11 to 2012-13 is considered at ₹ 30.00 crores per year uniformly.

Despite specific request, the port has not furnished the details of other items of Finance & miscellaneous expenses considered uniformly at ₹ 300 lakhs for each of the three years 2010-11 to 2012-13. In the absence of details, the position reported by the port is relied upon in this analysis, subject to verification of actuals during the next tariff review of its tariff.

(xii). The port has confirmed that the management and general overheads, financial and miscellaneous income and financial and miscellaneous expenses are apportioned between the four main activities in line with the instructions given in the cost statement formats prescribed in the tariff guidelines. The port has furnished working sheets indicating the ratio of apportionment of various components of management and general overheads between the main activities for the years 2007-08 to 2009-10. The position reported by the port in this regard is relied upon and the moderated management and general overheads, financial and miscellaneous income and financial and miscellaneous expenses considered for the years 2010-11 to 2012-13 are apportioned between the four main activities in the ratio furnished by the port for the year 2009-10.

(xiii). (a). The PPT has considered estimated additions to the gross block to the tune of ₹ 300.76 crores, ₹ 149.61 crores and ₹ 75.00 crores during the years 2010-11 to 2012-13 respectively. Despite specific request, the port has not furnished any documentary proof either for the estimated cost of capital works or for the present status. However, it has furnished the status of the works with expected month & year of completion.

The port has proposed capital dredging in three phases. As reported by the port, the first phase at a cost of ₹ 253.00 crores is likely to be completed by March 2011 and hence considered by us in the year 2010-11. However, depreciation is allowed from the next financial year. The second and third phase proposed under capital dredging at a cost of ₹ 40.00 crores and ₹ 50.00 crores are likely to be completed by March 2013 and accordingly considered by us in the year 2012-13. However, since the works are likely to be completed in the fag end of the year, no depreciation is allowed for that year.

All other additions to gross block proposed by the port are considered without any modification. However, wherever the expected commissioning of the assets is envisaged in the month of March, the estimated capital expenditure relevant to such assets is shifted to the next financial year.

The year-wise total additions to the gross block proposed by PPT and considered by us are tabulated below:

(₹ in crores)		
Year	As proposed by PPT	As considered by us
2010-11	300.76	253.00
2011-12	149.61	82.37
2012-13	75.00	190.00
Total	525.37	525.37

(b). The PPT has considered all its assets as business assets in this tariff revision cycle. As stated earlier, during the last revision of tariff at PPT in October 2007, some of the assets were classified as 'business related assets' under estate activity based on the details furnished by the port and in this tariff revision exercise also, the value of same assets are considered as 'business related assets' for the purpose of performance analysis for the years 2007-08 to 2009-10. The written down value of the same block of assets for the years 2010-11 to 2012-13, after deducting annual depreciation of ₹ 174.44 lakhs, works out to ₹ 7346.92 lakhs, ₹ 7172.48 lakhs and ₹ 6998.04 lakhs respectively. Following the approach

adopted in the past performance analysis, the value of these assets are considered as 'business related assets' under cargo handling activity, for the purpose of allowing return.

(c). The working capital estimates for the years 2010-11 to 2012-13 furnished by the PPT following the norms stipulated in the guidelines are modified to reflect the cost estimates considered in this analysis. The sundry debtors is considered at two months' estimated estate rental income and railway terminal charges and inventory is considered at one month's estimated value of consumption of materials for the years 2010-11 to 2012-13. The admissible cash balance is considered on the basis of one month's estimated operating expenses and overheads excluding depreciation. In the absence of estimates for current liabilities, the value of current liabilities is considered at par with the amount considered for the year 2009-10. Considering the estimated current assets and current liabilities as stated above, the working capital for the said three years is found to be negative and, therefore, taken as Nil.

(d). The PPT has furnished the design capacity of the port for the years 2010-11 to 2012-13 at 80.00 MT, 85.00 MT and 118.00 MT respectively. It is seen from the submissions made by the port that the capacity for the year 2012-13 includes the capacity of the BOT projects due for completion in that year. As the traffic to be handled by the BOT operators are not relevant for the fixation of port tariff, the capacities of BOT operators also not to be considered. Therefore, the design capacity of the port for the year 2012-13 is also considered at the level of 2011-12, i.e. 85.00 MT. Accordingly, the capacity utilisation for the three years 2010-11 to 2012-13, based on the design capacity and estimated throughput, works out to be 71.25%, 70.59% and 70.59% respectively. The tariff policy guidelines of March 2005 provide for allowing maximum permissible return on capital employed, if the capacity utilisation is more than 60%. Return on capital employed at the maximum permissible rate of 16% on the value of business assets and at the risk free rate of 8.40% on the value of business related assets are, therefore, allowed for the years 2010-11 to 2012-13.

(xiv). Subject to the discussion above, the cost statements furnished by the PPT for the port as a whole and for four main activities have been modified. The modified cost statements are attached as Annex - I (a) to (e). The summarised results of cost statements are presented in the table given below:

Sl. No.	Particulars	Operating Income (₹ in crores)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (₹ in crores)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of Operating Income			
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total
1.	PPT as a whole	730.79	751.32	751.51	2233.62	103.41	108.33	71.11	282.85	14.15%	14.42%	9.46%	12.66%
2.	Cargo handling	436.52	447.62	447.62	1331.76	128.72	134.68	134.93	398.33	29.49%	30.09%	30.15%	29.91%
3.	Vessel	178.14	187.38	187.38	552.90	(33.95)	(33.50)	(50.21)	(117.66)	(19.06%)	(17.88%)	(26.80%)	(21.28%)
4.	Railway	99.14	99.14	99.14	297.42	31.14	31.16	11.57	73.88	31.41%	31.43%	11.67%	24.84%
5.	Estate	16.99	17.18	17.37	51.54	(22.50)	(24.01)	(25.18)	(71.70)	(132.51%)	(139.77%)	(144.97%)	(139.13%)

(a). As can be seen from the above table, if allowed to operate at the existing level of tariff, the port will earn an additional surplus of ₹ 282.85 crores during the years 2010-11 to 2012-13. The cargo handling activity shows a huge surplus of ₹ 398.33 crores. In this regard it is noteworthy that the PPT itself has projected an additional surplus (after return on capital employed) of around ₹ 234 crores, for the years 2010-11 to 2012-13. As brought out earlier the additional surplus position reported by the PPT is without taking in to account the past surplus pertaining to the previous tariff cycle 2007-08 to 2009-10. It is further to be noted that the existing tariff has been fixed based on the estimated annual cargo throughput of about 48 million tonnes for the previous tariff cycle, whereas the estimated

annual cargo throughput for the current tariff cycle as furnished by the port is around 58 million tonnes, indicating an increase of 21%. The increase in estimated annual throughput along with adjustment of past surplus result in sharp decline of unit cost in the cargo handling activities.

While the cargo handling activity shows a surplus of ₹ 398.33 crores, the vessel related activity shows a deficit position of ₹ 117.66 crores. However, since the port as a whole is showing surplus position, no upward revision in vessel related activity is considered. Further, since the tariff for Railway activities and Estate rentals are not covered under this tariff revision exercise, the surplus in railway activity and deficit in estate activity, which more or less offsets each other, is not considered at present for adjustment of tariff for other activities. Hence, the surplus in the cargo handling activity after meeting the deficit in the vessel related activity is adjusted by effecting necessary reduction in the cargo handling charges.

- (b). It may be relevant here to mention that despite specific request, the port has not furnished sub-activity wise cost statements for any main activity, except for MCHP under cargo handling activity stating that such sub-activity wise details are not maintained by the port. The cost statement furnished by the port only for the MCHP activity shows an average additional surplus of around 10% over the operating income for the three years 2010-11 to 2012-13. However, this cost statement could not be taken up for analysis in the absence of sub-activity wise cost statements for other items like POL, Iron Ore, general cargo, hire of equipments, storage, etc. reconciling with the cost statement for cargo handling activity as a whole. In view of the above, this Authority is constrained to effect an across the board reduction in all cargo related charges.
- (c). The estimated operating income from cargo handling activities for the remaining period of two years, i.e. 2011-12 and 2012-13 in this tariff cycle amounts to ₹ 895.24 crores, which includes estimated income from plot rent to the extent of ₹ 40.00 crores. As clarified by the port, this plot rental income arises from recovery of licence fee for allotment of land as per the rates prescribed in the existing Scale of Rates. Since the rates of licence fee are fixed following the Land Policy guidelines of the Government and not on cost plus basis, the estimated income in this regard has been excluded for the purpose of revising the existing cargo handling charges. That being so, the cargo handling excluding the plot rental for the years 2011-12 and 2012-13 works out to ₹ 855.24 crores. The estimated additional surplus of cargo handling activity after meeting the deficit in the vessel related activity comes to ₹ 280.67 crores. This additional surplus as a percentage of estimated cargo handling income, as stated above, works out to 32.82%. After allowing margin for estimation errors, if any, an across the board reduction of 32% is effected on all cargo handling charges prescribed in the existing Scale of Rates of the port.
- (d). However, the above reduction will not be made applicable in respect of the cargo related charges prescribed for the cargo of Paradeep Phospates Limited handled at Fertiliser Berth No.1 and for the cargo of the Indian Farmers Fertilizers Co-operative (IFFCO) handled at Fertiliser Berth No.2, since the cargo related charges at these berths are governed by the separate bilateral agreements between the PPT and the concerned parties.
- (e). All other charges prescribed in the existing Scale of Rates will continue without any change.

(xv). The PPT has stated that the port is contemplating transshipment of dry bulk & break bulk at anchorage and has requested us to extend the existing rate applicable for transshipment of POL & Crude oil to dry bulk & break bulk cargo also. Despite specific request, the port has not furnished any revenue impact analysis in this regard. Hence, it would be difficult to extend the rate fixed for POL/ Crude oil to dry bulk and break bulk cargo. The PPT is advised to come up with a separate proposal for fixation of transshipment charges in respect of dry bulk and break bulk cargo, maintaining the revenue neutral position.

(xvi). The existing SOR of PPT prescribes differential berth hire charges for 'crane berths' and 'non-crane berths'. During the proceedings of the case, the users have objected to the levy of berth hire charges applicable for crane berths at EQ-1 to EQ-3 and demanded that the charges applicable non-crane berths should be levied at EQ-1 to EO-3 berths since the wharf cranes at these berths have been dismantled. Conceding to the demand of the users, the port has proposed to levy the existing berth hire charges at non-crane berths to the berths at EQ-1 to EQ-3. Therefore, the existing provision for levy of berth hire for crane berths is deleted, as proposed by the port.

(xvii). The port has proposed certain changes in the general terms & conditions prescribed at schedule 1.2 of the existing SOR, which are discussed below:

- (a). In clause 1.2 (iii) (a), the port has proposed to replace the term 'market buying rate' with 'TT buying rate' stating the change is required as per the banking terminology. Since the existing provision is as per the tariff guidelines of March 2005, no change is required to be effected in the existing clause.
- (b). The port has proposed an amendment to existing clause 1.2 (x) under General terms & conditions to the effect that all charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee service-wise and it has cited operational convenience as the reason for such change. Since the existing clause in this regard is consistent with the general terms and conditions prescribed in the SOR of the other major ports, the existing clause may continue without any change.
- (c). The port has proposed to include a new clause after the existing clause 1.2 (xiii) (d), as given below:

"1.2 (xiii) (e). In case of penalty imposed by PPT, no interest will be charged for delay in payment of penalty."

The port has stated that the proposed inclusion of the above new clause is in consonance with the existing practice at the PPT. However, it may be advisable for the port to levy interest on the penalty in order to realize the penalty within a reasonable time. Therefore, the proposed provision is not approved. Incidentally, the existing Scale of Rates contains provisions for levy of interest on delayed payments from the users.

(xviii). In the existing arrangement, certain cargo items are listed in whose cases wharfage shall not be payable by the users. The PPT has proposed to add a new provision in this list that wharfage shall not be payable on the surplus quantity due to moisture at the time of despatch of the cargo. Considering that cargo dispatched from Port premises is as per Bill of Entry quantity, as reported by the port and keeping in view that in case of shortfall, the port does not refund wharfage, the proposed inclusion is approved.

(xix). (a). As per the existing Scale of Rates, the incidence of the levy of Port dues is 'per entry' of the vessel. The port has proposed to introduce a new clause stating that 'Port dues are to be levied only once for entry of a vessel, irrespective of change of her name, change of agent or change of

owner of the vessel during the stay of the vessel in the port. It appears from the submission made by the port in the joint hearing, the reason for inclusion of this new clause is that it faces problems in apportioning the port dues among the parties concerned, in case more than one party is concerned with the vessel. It has to be recognised that Port Dues is an entry fee for the vessel and that being so, port is concerned with the party who is bringing the vessel to the port. In case of a change in the agent during the stay of the vessel in the port, it is for the parties concerned to share the port levy in this regard. Hence, the proposed new clause is not approved.

(b). In the proposed new clause discussed above, the port has also proposed to add that any vessel entering the port from outside the port limit shall be treated as fresh entry on the ground that occasionally the vessels leave the port for hatch cleaning and re-enter the port limit. Since there is no ambiguity seen in the existing clause which enables the port to levy the port dues on 'per entry' basis, the proposed new clause does not appear to be necessary.

(xx). (a). In the existing arrangement, pilotage for SBM operations is leviable 'per entry' of the vessel and unit of levy is GRT of the vessel. As per the proposed new clause envisaged by the port, the pilotage is leviable from berthing to unberthing of the vessel. Since the levy of Pilotage is towards inward and outward movement of the vessels on GRT of the vessels, the duration of the stay of the vessel at the SBM has no relevance for levy of pilotage at the SBM.

(b). In the existing arrangement, the unit for levy of Tug hire charges at the SBM is 8 hours and 4 hours. A charge of US\$ 6000 is prescribed for 8 hours and US\$ 3,000 is prescribed for 4 hours for foreign going vessels. The hourly rate works out to US\$ 1500. With reference to the proposal of the port to reckon with the time between berthing and unberthing for levy of tug hire charges, the port has clarified, that presently the time between berthing and unberthing of the vessel is taken into account for calculation of the duration for levy of tug hire charges. Since the present arrangement does not define the duration of stay of the vessel for levy of tug hire charges and the proposal of the port being to regularise the present practice and keeping in view that there is no pointed objection from the users, the proposal of the port in this regard is approved in respect of tug hire charges only.

Since the duration of the stay of the vessel is the criteria for levy of tug hire charges, it may be appropriate that the unit for levy of tug hire charges is changed from the existing 8 hours / 4 hours to 'per hour' basis. The existing rate prescribed for 8 hours / 4 hours is converted into hourly basis proportionately for this purpose.

(xxi). As clarified by the port, the issue raised by the TANGEDCO about the levy of demurrage charges from coal consignees of BOBR rakes for detention beyond the free time is for the services rendered by the PPT Railways in accordance with the notification issued by the Railway Board and is not within the regulatory purview of this Authority.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of PPT which is attached as Annex - I.

11.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the PPT will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.3 The validity of the existing Scale of Rates of PPT may be deemed to have been extended beyond 30 September 2010 till the effective date of implementation of the Order passed.

11.4 The tariff of the PPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the PPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

11.5 In this regard, the PPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+/-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP may call upon the port to submit its proposal for an ahead of scheduled review. If the PPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority may proceed suo motu to review the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. II/4/143/11-Exty.]

Annex-I (a)

PARADIP PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Consolidated Income & Cost statement for the Port as a whole

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by PPT			Estimates moderated by TAMP		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (in Million Tonnes)	42.44	46.41	57.01	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
I	Total Operating Income									
(i)	Cargo/container handling income	41,295.94	43,726.15	44,181.17	43,500.64	44,610.64	44,610.64	43,651.65	44,761.65	44,761.65
(ii)	Vessel related income	13,354.28	15,062.65	18,650.18	18,320.93	19,273.35	19,273.35	17,814.12	18,738.31	18,738.31
(iii)	Railway income	8,306.26	9,901.44	9,914.39	10,197.65	10,764.18	11,330.72	9,914.39	9,914.39	9,914.39
(iv)	Estate income	1,089.30	1,014.21	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,698.58	1,717.58	1,736.96
	Total - I	64,045.78	69,704.45	74,425.73	73,693.19	76,328.14	76,894.68	73,078.75	75,131.93	75,151.31
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
(i)	Container handling & storage	8,600.24	9,276.73	9,733.29	10,097.50	11,028.58	11,443.26	10,097.50	11,028.60	11,443.28
(ii)	Port & Dock facilities	5,741.19	7,295.68	10,211.58	10,520.61	11,199.26	11,584.85	10,405.51	11,116.48	11,534.45
(iii)	Railway workings	3,926.12	3,891.41	3,244.99	3,366.56	3,633.81	3,770.43	3,366.41	3,676.83	3,815.09
(iv)	Rentable lands & buildings	2,023.02	3,124.70	2,930.92	3,100.91	3,280.76	3,471.05	3,041.12	3,155.47	3,274.12
	Total - II	20,290.57	23,588.52	26,120.78	27,085.58	29,142.41	30,269.59	26,910.54	28,977.38	30,066.94
III	Depreciation	4,990.13	4,998.42	5,034.15	5,639.66	6,093.00	6,268.00	5,034.15	6,104.94	6,389.39
IV	Management & General Administration Overheads	6,297.81	7,186.18	7,875.76	8,170.48	8,923.68	9,259.42	8,170.47	8,923.87	9,259.41
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	32,467.27	33,931.33	35,395.02	32,803.47	32,168.85	31,097.67	32,963.59	31,125.74	29,435.58
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	1,915.01	1,012.77	5,021.55	1,000.00	1,000.00	1,000.00	555.00	555.00	555.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	263.33	176.92	(264.05)	7,800.00	8,300.00	8,800.00	3,300.00	3,300.00	3,300.00
VIII	FMI Less FME (VI) – (VII)	1,651.68	835.85	5,285.60	(6,800.00)	(7,300.00)	(7,800.00)	(2,745.00)	(2,745.00)	(2,745.00)
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	34,118.95	34,767.18	40,680.62	26,003.47	24,868.85	23,297.67	30,218.59	28,380.74	26,690.58
X	Capital Employed	110,993.96	109,263.53	107,457.97	136,393.42	145,461.44	146,893.41	127,723.82	129,855.88	142,466.51
	(i) Business Assets	103,123.72	101,567.73	99,936.61	136,393.42	145,461.44	146,893.41	120,376.90	122,683.40	135,468.47
	(ii) Business Related Assets	7,870.24	7,695.80	7,521.36	0.00	0.00	0.00	7,346.92	7,172.48	6,998.04
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	RoCE - Maximum permissible	17,121.55	16,879.59	16,448.65	21,822.95	23,273.83	23,502.95	19,877.44	20,231.83	22,262.79
	(i) Business Assets	16,499.80	16,250.84	15,989.85	21,822.95	23,273.83	23,502.95	19,260.30	19,629.34	21,674.95
	(ii) Business Related Assets	621.75	628.75	458.80	0.00	0.00	0.00	617.14	602.48	587.84
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	75.79%	65.37%	75.01%		Not furnished by the port		71.25%	70.59%	70.59%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	17,121.55	16,879.59	16,448.65	21,822.95	23,273.83	23,502.95	19,877.44	20,231.83	22,262.79

XIV	Net Surplus / (Deficit) (XII - XIII)	16,997.40	17,887.59	24,231.97	4,180.52	1,595.02	(205.28)	10,341.15	8,148.91	4,427.79
XV	Total surplus for the period		59,116.96							
XVI	Less: Shortfall in pension fund requirement as per actuarial valuation after adjusting unutilised surplus as		32,280.00							
XVII	50% of balance surplus adjusted over five years from 2011-12		13,418.48						2,683.70	2,683.70
XVIII	Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period				4,180.52	1,595.02	(205.28)	10,341.15	10,832.61	7,111.49
XIX	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII/1)				5.67%	2.09%	-0.27%	14.15%	14.42%	9.46%
XX	Average Net surplus/(deficit) as a % of operating income					2.45%			12.66%	

Annex-I (b)

PARADEEP PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Income & Cost statement for Cargo / container handling activity

(Rs. in Lakhs)

XII	Capacity Utilization	75.79%	65.37%	75.01%	Not furnished by the port			71.25%	70.59%	70.59%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	11,136.86	10,774.78	10,272.71	11,501.41	11,188.84	10,480.96	9,830.12	10,334.61	9,685.57
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	14,996.55	16,009.43	18,887.22	7,978.06	7,724.57	7,700.36	12,872.27	11,868.95	11,894.59
XV	Adjustment of past surplus				-	-	-	-	1,598.88	1,598.88
XVI	Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period				7,978.06	7,724.57	7,700.36	12,872.27	13,467.83	13,493.47
XVII	Net Surplus / (Deficit) as a % of				16.34%	17.32%	17.26%	29.49%	30.09%	30.15%
XVIII	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income				17.63%			29.91%		

Annex-I (c)

PARADIP PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Income & Cost statement for Vessel related activity

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by PPT			Estimates moderated by TAMP		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (in Million Tonnes)	42.44	46.41	57.91	57.00	50.00	50.00	57.00	60.00	60.00
	No. of vessels	2,098	2,037	1,973	2,000	2,025	2,050	2,000	2,025	2,050
	Total GRT of vessels	37810481	39624721	44871878	44864007	47225271	47225271	44864007	47225271	47225271
I	Total Operating Income									
(i)	Port Dues	2,940.80	3,637.87	4,098.26	4,097.55	4,313.21	4,313.21	3,976.16	4,185.43	4,185.43
(ii)	Berth Hire	2,852.74	3,398.11	4,276.45	4,275.70	4,500.74	4,500.74	4,149.04	4,367.41	4,367.41
(iii)	Pilotage & Towing	7,375.86	7,806.08	9,752.63	9,722.68	10,234.40	10,234.40	9,463.92	9,960.47	9,960.47
(iv)	Dry docking	0.00	0.00	241.28	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(v)	Water supply to vessels	162.11	168.79	218.53	170.00	170.00	170.00	170.00	170.00	170.00
(vi)	Others	22.77	51.80	62.93	55.00	55.00	55.00	55.00	55.00	55.00
	Total - I	13,354.28	15,062.65	18,650.18	18,320.93	19,273.35	19,273.35	17,814.12	18,738.31	18,738.31
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
(i)	Berthing & Mooring	1,834.05	1,828.19	2,198.90	2,326.03	2,590.46	2,740.71	2,281.18	2,491.53	2,585.21
(ii)	Pilotage & Towing	114.71	184.33	172.33	182.29	203.02	214.79	178.78	195.27	202.61
(iii)	Dry docking	0.00	50.84	28.11	50.00	50.00	50.00	50.00	51.88	53.83
(iv)	Dredging	2,943.24	4,066.41	4,539.29	4,500.00	4,500.00	4,500.00	4,500.00	4,669.20	4,844.76
(v)	Operation & Maintenance of Navigational Aids	186.53	203.10	312.59	330.66	368.25	389.61	324.29	354.19	367.51
(vi)	Maintenance of Docks, Sea walls, Marine structures, etc.	137.53	311.12	740.42	783.23	872.27	922.86	768.13	838.96	870.50
(vii)	Administration & General Expenses	525.03	651.73	2,219.10	2,347.40	2,614.26	2,765.88	2,302.13	2,514.41	2,608.95
(viii)	Others	0.10	0.00	0.84	1.00	1.00	1.00	1.00	1.04	1.06
	Total - II	5,741.19	7,295.68	10,211.58	10,520.61	11,199.26	11,584.85	10,405.51	11,116.48	11,534.45
III	Depreciation	674.35	647.61	651.65	905.59	951.65	1,001.65	651.65	1,504.63	1,504.63
IV	Apportioned Management & General Administration Overheads	935.34	1,149.75	1,264.15	1,533.04	1,621.96	1,716.03	1,311.46	1,432.38	1,486.24
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	6,003.40	5,969.61	6,522.80	5,361.69	5,500.48	4,970.82	5,445.50	4,684.82	4,212.99
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	421.30	222.81	1,104.74	262.53	262.53	262.53	122.10	122.10	122.10
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	42.13	35.38	(52.81)	890.61	890.61	890.61	660.00	660.00	660.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	379.17	187.43	1,157.55	(628.08)	(628.08)	(628.08)	(537.90)	(537.90)	(537.90)
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VII)	6,382.57	6,157.04	7,680.35	4,733.61	4,872.40	4,342.74	4,907.60	4,146.92	3,675.09
X	Capital Employed	26,502.35	27,584.60	27,241.09	52,976.07	57,186.66	61,264.26	51,889.44	51,040.81	58,536.18
	(i) Business Assets	26,502.35	27,584.60	27,241.09	52,976.07	57,186.66	61,264.26	51,889.44	51,040.81	58,536.18
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	RoCE - Maximum permissible	4,240.38	4,413.54	4,358.57	7,946.41	8,578.00	9,189.64	8,302.31	8,166.53	9,365.79
	(i) Business Assets	4,240.38	4,413.54	4,358.57	7,946.41	8,578.00	9,189.64	8,302.31	8,166.53	9,365.79
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	75.79%	65.37%	75.01%	Not furnished by the port			71.25%	70.59%	70.59%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	4,240.38	4,413.54	4,358.57	7,946.41	8,578.00	9,189.64	8,302.31	8,166.53	9,365.79
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	2,142.19	1,743.50	3,321.78	(3,212.80)	(3,705.60)	(4,846.90)	(3,394.71)	(4,019.61)	(5,690.70)

XV	Adjustment of past surplus							669.33	669.33
XVI	Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period			(3,212.80)	(3,705.60)	(4,846.90)	(3,394.71)	(3,350.28)	(5,021.37)
XVII	Net Surplus / (Deficit) as a % of			-17.54%	-19.23%	-25.15%	-19.06%	-17.88%	-26.80%
XIX	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating Income			-20.69%			-21.28%		

Annex-I (d)

PARADIP PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Income & Cost statement for Railway activity

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by PPT			Estimates moderated by TAMP		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic handled (in Million)	42.44	46.41	57.01	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
I	Total Operating Income									
(i)	Freight & Haulage charges	2,880.43	3,323.18	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98	3,743.98
(ii)	Siding charges	638.46	698.81	776.02	776.02	776.02	776.02	776.02	776.02	776.02
(iii)	Terminal charges	4,693.87	5,727.47	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39	5,394.39
(iv)	Wharfage & demurrage	93.50	151.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - I	8,306.26	9,901.44	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39	9,914.39
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
(i)	Operation & Maintenance of Locomotive	1,129.53	1,652.13	1,341.96	1,392.18	1,520.56	1,577.73	1,392.17	1,520.54	1,577.71
(ii)	Operation & Maintenance of Permanent Way, Signals & Interlocking	1,129.85	699.10	328.96	341.27	372.74	386.75	341.27	372.74	386.76
(iii)	Operation & Maintenance of Yards & Sidings	650.68	658.07	811.81	842.20	919.86	954.44	842.19	919.85	954.44
(iv)	Administration & General Expenses	1,016.06	882.11	762.26	790.91	820.65	851.51	790.78	863.70	896.18
	Total - II	3,926.12	3,891.41	3,244.99	3,366.56	3,633.81	3,770.43	3,366.41	3,676.83	3,815.09
III	Depreciation	301.11	375.21	424.84	424.83	799.83	924.83	424.84	424.84	709.28
IV	Apportioned Management & General Administration Overheads	1,233.82	1,104.89	1,153.23	3,180.38	3,364.84	3,560.00	1,196.39	1,306.70	1,355.83
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	2,845.21	4,529.93	5,091.33	2,942.62	2,115.91	1,659.13	4,926.75	4,506.02	4,034.19
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	172.35	91.15	451.94	107.40	107.40	107.40	49.95	49.95	49.95
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	39.50	21.23	(31.69)	364.34	364.34	364.34	396.00	396.00	396.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	132.85	69.92	483.63	(256.94)	(256.94)	(256.94)	(346.05)	(346.05)	(346.05)
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	2,978.06	4,599.85	5,574.96	2,685.68	1,858.97	1,402.19	4,580.70	4,159.97	3,688.14
X	Capital Employed	9,148.92	8,773.71	9,589.17	9,565.83	16,191.02	17,991.84	9,164.33	8,739.49	18,030.21
(i)	Business Assets	9,148.92	8,773.71	9,589.17	9,565.83	16,191.02	17,991.84	9,164.33	8,739.49	18,030.21
(ii)	Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(iii)	Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	RoCE - Maximum permissible	1,463.83	1,403.79	1,534.27	1,530.53	2,590.56	2,878.69	1,466.29	1,398.32	2,884.83
(i)	Business Assets	1,463.83	1,403.79	1,534.27	1,530.53	2,590.56	2,878.69	1,466.29	1,398.32	2,884.83
(ii)	Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(iii)	Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	75.79%	65.37%	75.01%		Not furnished by the port		71.25%	70.59%	70.59%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	1,463.83	1,403.79	1,534.27	1,434.87	2,428.65	2,698.78	1,466.29	1,398.32	2,884.83
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1,514.23	3,196.06	4,040.69	1,155.15	(731.59)	(1,476.50)	3,114.41	2,761.65	803.31
XV	Adjustment of past surplus				-	-	-		354.14	354.14
XVI	Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period				1,155.15	(731.59)	(1,476.50)	3,114.41	3,115.79	1,157.45
XVII	Net Surplus / (Deficit) as a % of				11.65%	-7.38%	-14.89%	31.41%	31.43%	11.67%
XVIII	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating Income				-3.54%				24.84%	

PARADIP PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

Income & Cost statement for Estate activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by PPT			Estimates moderated by TAMP		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic handled (In Million Tonnes)	42.44	46.41	57.01	57.00	60.00	60.00	57.00	60.00	60.00
I	Total Operating Income									
	(i) Rent on Land	159.82	180.34	325.12	325.12	325.12	325.12	331.62	338.25	345.02
	(ii) Rent on Buildings, Sheds & Godowns	251.66	249.05	605.80	605.80	605.80	605.80	617.92	630.28	642.89
	(iii) Recoverable service charges	642.85	533.52	676.34	676.34	676.34	676.34	676.34	676.34	676.34
	(iv) Sand Royalty & Others	34.97	51.30	72.71	72.71	72.71	72.71	72.71	72.71	72.71
	Total - I	1,089.30	1,014.21	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,679.97	1,698.59	1,717.58	1,736.96
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	(i) Estate maintenance	1,921.08	3,014.05	2,830.70	2,994.88	3,168.58	3,352.36	2,937.13	3,047.57	3,162.16
	(ii) Administration & General expenses	101.94	110.65	100.22	106.03	112.18	118.69	103.99	107.90	111.96
	Total - II	2,023.02	3,124.70	2,930.92	3,100.91	3,280.76	3,471.05	3,041.12	3,155.47	3,274.12
III	Depreciation	27.35	27.35	27.35	27.35	27.35	27.35	27.35	36.09	36.09
IV	Apportioned Management & General Administration Overheads	449.69	654.57	559.39	2,439.74	2,581.25	2,730.96	580.32	633.83	657.66
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	(1,410.76)	(2,792.41)	(1,837.69)	(3,888.03)	(4,209.39)	(4,549.39)	(1,950.20)	(2,107.81)	(2,230.91)
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	38.30	20.26	100.43	23.87	23.87	23.87	11.10	11.10	11.10
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	2.63	1.77	(2.64)	80.96	80.96	80.96	33.00	33.00	33.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	35.67	18.49	103.07	(57.09)	(57.09)	(57.09)	(21.90)	(21.90)	(21.90)
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	(1,375.09)	(2,773.92)	(1,734.62)	(3,945.12)	(4,266.48)	(4,606.48)	(1,972.10)	(2,129.73)	(2,252.81)
X	Capital Employed	1,752.99	1,796.74	1,769.39	1,967.70	2,153.54	2,131.31	1,742.03	2,077.34	2,041.25
	(i) Business Assets	1,752.99	1,796.74	1,769.39	1,967.70	2,153.54	2,131.31	1,742.03	2,077.34	2,041.25
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	RoCE - Maximum permissible	280.48	287.48	283.10	314.83	344.57	341.01	278.72	332.37	326.60
	(i) Business Assets	280.48	287.48	283.10	314.83	344.57	341.01	278.72	332.37	326.60
	(ii) Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	75.79%	65.37%	75.01%	Not furnished by the port			71.25%	70.59%	70.59%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	280.48	287.48	283.10	314.83	344.57	341.01	278.72	332.37	326.60
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XII)	(1,655.57)	(3,061.40)	(2,017.72)	(4,259.95)	(4,611.05)	(4,947.49)	(2,250.82)	(2,462.08)	(2,579.41)
XV	Adjustment of past surplus				-	-	-		61.35	61.35
XVI	Total Net Surplus / (Deficit) for Tariff Period				(4,259.95)	(4,611.05)	(4,947.49)	(2,250.82)	(2,400.73)	(2,518.06)
XVII	Net Surplus / (Deficit) as a % of				-253.57%	-274.47%	-294.50%	-132.51%	-139.77%	-144.97%
XIX	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income					-274.18%			-139.13%	

PARADIP PORT TRUST
SCALE OF RATES

CHAPTER-I

1.1. Definitions:

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Board”** will mean Board of Trustees of Paradip Port Trust.
- (ii). **‘Board with reference to vessel’** will mean “On board the Vessel”.
- (iii). **‘Coastal/coasting vessels’** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to another port or place in India having a valid coastal license issued by Competent Authority.
- (iv). **“Cold Move”** shall mean the movement of the vessels without the main engines in operation.
- (v). **‘Day’** will mean 6 A.M to 6 A.M of the following day, unless in the context otherwise specified.
- (vi). **“Demurrage”** shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- (vii). **‘Entry’** means entering in to the Port limits.
- (viii). **‘Foreign vessel’** means a vessel other than a Coasting Vessel.
- (ix). **“Full Container Load” (FCL)** shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel’s manifest.
- (x). **‘General shift’** means the period of eight hours i.e. from 7 A.M. to 12 Noon and from 2 P.M to 5 P.M.
- (xi). **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii). **“Holiday”** will mean the days notified by the management on which the Port Trust offices will remain closed.
- (xiii). **“Less than a Container Load” (LCL)** shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel’s manifest.
- (xiv). **“Port”** will mean Port of Paradip.
- (xv). **“Port Management”** will mean Chairman of Paradip Port trust or any other official acting under the Authority of Chairman.
- (xvi). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xvii). **‘Shift’** will mean duration of eight hours with a recess of 30 minutes after the fifth hour. For the port’s operation the first shift is from 6.A.M. to 2 P.M, second shift from 2 P.M to 10 P.M and third shift is from 10 P.M to 6 A.M of the next day.

- (xviii). “**Transhipment**” shall mean any cargo not originally manifested for the port of Paradip, but landed at Paradip and subsequently reshipped to other ports.
- (xix). “**Transhipment container**” shall mean any container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported by road, rail or by sea through other vessel.
- (xx). “**Vessel**” will have the same meaning as defined under MPT Act-1963.

1.2. General terms and conditions.

- (i)(a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge port.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The Status of a vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping shall be the deciding factor for classifying into “coastal” or “foreign-going” category for the purpose of levy of vessel-related charges. The nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
- (b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Port Trust may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The Port Trust should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities

governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the Authority.

(vi). (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels,

(b). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil, Iron ore and Iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.

(c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.

(d). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

(e). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

(f). The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.

(vii). The users shall not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to PPT.

(viii). Goods shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid and the receipt in support of the same is produced.

(ix). Vessel's shall not be granted clearance for sailing until and unless all the admissible dues/charges as per rules have been paid.

(x). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(xi). For the purpose of charges, 'Gross' and not the 'Net' tonnage of cargo shall be taken.

(xii). All dues in respect of services required will have to be paid in advance or within the stipulated time as per demand.

(xiii). Interest on delayed payments/refunds:

(a). Users shall pay penal interest on delayed payments and port shall pay penal interest on delayed refunds at the rate of 14.75% per annum.

(b). The rate of interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The penal interest will apply to both the PPT and the port users equally.

(c). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to cases where payment is to be made before availing of the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or prescribed as conditions in the tariff.

(d). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, whichever is later.

(xiv). Application for refund of any type of due/charge already paid must be submitted in writing by the claimant or his representative within six calendar months after the

month of first payment/adjustment. No refund shall be made unless amount refundable is ₹ 100/- or more.

(xv). The charges are to be paid on per ton basis. The fraction of a ton will be rounded off to next higher tonnage.

CHAPTER II

CARGO RELATED CHARGES

2.1 Wharfage other than on containers and containerised cargo:

Sl. No.		Description of goods	Rate per MT or part thereof (₹)	
			Foreign rates	Coastal rates
1.	a)	Chrome Ore /Chrome Concentrate	51.00	30.60
	b)	Manganese ore.	50.80	30.50
2.		Charge Chrome/ Ferro, alloys and other processed Ores/High Carbon Ferro Chrome	61.20	36.70
3.		All types of Coal/Coke Per party import upto 5 lakhs tonnes per annum Per party import between 5 lakhs and 7.5 lakhs per annum Per party import above 7.5 lakhs tonnes per annum Per party shipment of all types of coal upto 3.5 million tonnes per annum - conventional handling. Per party shipment of all types of coal above 3.5 million tonnes per annum - conventional handling.	43.00 36.20 29.40 46.90 39.10	25.80 21.70 17.65 28.15 23.45
4.		Coal through MCHP® a) Unloading of coal wagon through the coal handling system Shipment of coal through coal handling plant b) (i)Up to 7.5 million tonnes (ii)From 7.5 million tonnes to 10 million tonnes (iii)Beyond 10 million tonnes	51.70 77.50 71.05 64.60	51.70 77.50 71.05 64.60

Sl.No.	Description of goods		Rate per MT or part thereof.	
			Foreign rates	Coastal rates
5.	a)	Iron Ore [through IOHP]		
		(i) Shipment Up to 1.0 MTPA	23.45	23.45
		(ii) Shipment between 1.0 MTPA and 1.5 MTPA	20.05	20.05
		iii) Shipment above 1.5 MTPA	16.65	16.65
	b)	Tippling Charges	20.40	20.40
	c)	Iron Ore (Manual)	23.45	23.45
6.		Iron & Steel [Steel coils, slabs, steel pipes, steel rails, pig iron, plates, iron rods etc.]	51.00	30.60
7.		Iron & Steel Scraps	27.20	16.30
8.		Cement, Clinker, Limestone, Dolomite and other fluxing materials. Up To 2.00 Lakhs Tons (per party)	54.40	32.65
		Above 2.0 Lakhs Tons (per party)	47.60	28.55
9.		Aluminum Ingots	19.55	11.75
10.		Finished Fertilizer / Ammonium Nitrate	27.20	16.30
11.		Food grains, Oil seeds, cereals, pulses, Edible oil etc. Upto 50,000 MT (per party)	68.00	40.80
		Above 50,000 MT(per party)	40.80	24.50
12.		Rice/sugar	20.40	12.25
13.		Salt	6.80	4.10
14.	a)	POL and Products Crude oil, petroleum and its products having flash point of 23 degree C [73.4 degree F.] and above		
		In bulk Upto 2.00 MTPA	30.60	30.60
		In bulk Above 2.00 MTPA	28.55	28.55
		In barrel	40.80	40.80.
	b)	Petroleum and its products having flash point of less than 23 degree C [73.4 degree F.]	68.00	68.00
15.		POL through SBM constructed by operators within port limits.	5.45	5.45
16.		LPG and LNG	68.00	40.80
17.		Liquid bulk including Acid, Fatty Acid and Ammonia.	50.85	30.50
18.		Timber [per cum]	34.00	20.40
19.		Drilling materials and chemicals.	54.40	32.65
20.		All types of fish including shrimps	39.10	23.45
21.	i)	Other General Cargo (Bulk and Break Bulk)		
		By Slings	34.00	20.40
	ii)	By Grabs	23.80	14.30
22.		Transshipment [crude and POL] from mother to daughter vessel.	6.80	4.10
23.		Barging [loading and unloading]		10.20
24.		All types of project cargo including over dimensional consignment [ODC]	57.80	34.70

Note: @The rate at 4b (ii) and 4b (iii) will apply if traffic of a single user in a year exceeds the slab limits.

2.2 Wharfage on Containers and Containerised cargo:-

Sl. No.	Description	Container having length upto 20 feet (₹)		Container having length over 20 feet but upto 40 feet (₹)		Container having length above 40 feet (₹)	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	Wharfage on Container (Box only)	68.00	40.80	102.00	61.20	136.00	81.60
2.	Wharfage on reefer cargo(Per Box)	544.00	326.40	816.00	489.60	1088.00	652.80
3.	Wharfage on non-reefer cargo(Per Box)	442.00	265.20	663.00	397.80	884.00	530.40

Notes to Sections 2.1 and 2.2. above.

- (1). Wharfage shall also be payable on the following specified goods at normal rates:
 - (a) On cargo abandoned
 - (b) On cargo excess landed and over loaded
 - (c) On cargo confiscated by Customs
 - (d) On cargo salvaged
 - (e) On serviceable empty drums, empty bottles and other ship stores disposed off by vessels in the Port.
 - (f) On sweeping collected on board of vessels and landed at this port where the entire cargo is not discharged at the Port.
 - (g) On all cargo admitted to the Board's transit areas for shipment where it is shipped or having been brought is taken out without being shipped.
 - (h) On cargo entering the Board's premises by rail or road and taken out from the Port without shipment.
 - (i) Cargo of other Port if landed or reshipped.
 - (j) Handling charges for transhipment containers will be at 1.5 times the handling charges for the normal handling operations in loading or unloading cycle.
- (2). Wharfage shall not be payable on the following specified items-
 - (a) Goods cosigned to or by the Board on account of Paradip Port Trust
 - (b). In respect of ships using the Port bona fide ship's fittings, ship's stores, bona fide passengers and Seamen's baggage and personal effects accompanying, live stock, bunker, which was not manifested as cargo.
 - (c) Sweeping collected from the Board's premises and survey rejections.
 - (d) Rail-borne goods mis-sent to the harbour rejected by the consignee and goods cleared from bond and dispatched by rail from the Board's premises.
 - (e) Cargo shifted from one hatch to other hatch without routing through the berth.
 - (f) On surplus quantity due to moisture at the time of evacuation/dispatch.
- (3). Wharfage and Intra- port transportation:-
 - (a). All goods landed or shipped within the limits of Port areas shall be liable to pay wharfage charges as detailed in the scale of rates. The charges shall be payable by the Importers/Exporters prior to rendering of service by the Port.
 - (b). All applications for permission to export or to clear import goods shall be made on the prescribed format approved by PPT and such formats shall in all cases be correctly filled in and signed by the Shipper/ Consignee of the goods or by their Agents. Whenever required, PPT may call for inspection of necessary documents; the same shall be produced by Shippers/ Consignees or their Agents. Whenever the cargo is to be shipped by a vessel other than that entered on the application, a fresh application must be submitted to PPT.
 - (c). The importers or the exporters or the Shipping Agents will have to make their own arrangement for landing or shipment of cargoes.

- (d). The weight shown in the Bill of Lading or original invoice upon which freight has been paid shall be deemed to be the correct tonnage. However, incases where the Port makes a check weighment, the tonnage recorded by the Port shall be deemed to be the correct tonnage.
- (e). Fees on packages containing article of miscellaneous character shall be levied at the rate applicable to the article on which the highest rate is chargeable.
- (f). The Port undertakes the shore handling of all general cargo landed from or shipped into the vessels and the charge for this service is included in the wharfage rate. In case of bulk cargo required to be bagged on wharf/ transit area, the trade shall assume the custody of cargo on the wharf and undertake all the handling operations as per the operational planning of the Port. In case in the opinion of the PPT, if the consignee / trade has failed to adhere to the operational planning for bagging of bulk cargoes which consequently affects the discharge from the vessel, the detention charge at the rate of ₹ 1, 000/- per hour will be recovered from the consignee/ trade for the period the discharge operations are affected.
- (g). Port assumes the custody in respect of general/ break bulk cargo landed from the vessel or brought to the transit shed/ area for shipment only when the port gives a receipt.
- (h). The port will use the wharf crane, mobile crane or other special equipment, which is necessary or convenient for handling the cargo. The charges for hire of such cranes or specialized equipment shall be levied in addition to the rates prescribed.
- (i). The Port does not undertake intra-port Transportation work for engineering goods, steel wire rods, coils and project material. The Intra-port transportation service to and from the berth for other export and import cargo shall be optional and can be undertaken by the Port on specific request at the market rates with service charge of 5% over the rates. The Port Trust however reserves the right to refuse the intra-port transportation service in respect of any cargo and communicate the same to the user well before commencement of the service/ arrival of the ship. The intra-port transportation means transportation of cargo, in case of import, from the wharf to the plot/sheds inside the port prohibited area where as in case of export cargo, the same will mean the reverse, i.e. transportation of cargo from plot/sheds inside port prohibited area to the wharf/vessel side.
- (j). The Port Trust shall undertake transportation of bulk and break bulk cargo from the berth to the transit area and vice versa without any additional charges where the transit area and transit shed form part of the berth. In case the berth where vessel is berthed does not serve to such transit area, the importer/ exporter shall make own arrangements for transportation of cargo. The decision of the port, regarding transit area or transit shed, which forms the part of a berth, shall be final.
- (k). The Exporters and Importers are to regulate loading at the wharf as well as at the stockyard to avoid spillage en-route in course of Intraport Transportation. In the event of spillages en-route or on the railway tracks in course of Transportation, it shall be the responsibility of the Importer/ Exporter to arrange for removal of the same for operational reasons.
- (l). Before classifying any cargo under "unspecified" category, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the existing categories in the wharfage schedule.
- (m). If at any time port should apprehend a serious congestion in the transit sheds or other places allotted for goods in transit shed/area to the detriment of rapid transit of goods through the Port, it may direct the owner or consignee of any specific goods to remove such goods from Port premises within a given time. If the goods are not removed within the specified time, the port may cause those goods removed and restacked them in other places within the transit shed or any other places allotted for the goods in transit at the risk and expenses of owner/consignee. The cost of such removal shall include equipment hire charges, labour charges including levy as applicable from time to time and supervision charges at the rates of 20 per cent of labour and equipment charges. Goods so removed will be charged with demurrage dues at the rate

applicable for goods retained beyond second week and will not be eligible for any other concession given in the schedule.

(n). Goods placed in spaces, which are not intended as spaces to be occupied by goods in transit, transit dues will be charged at the maximum demurrage rates and no free time will be allowed. The port will remove such goods at the expenses and the risk of the owners/ consignee to one of the spaces provided for goods in transit. The cost for such removal will be as mentioned at item (i) above.

2.3. Charges if stuffing/destuffing of cargo containers is undertaken by the port (charges exclude lashing and dunnage).

	Per container	
	Foreign (U.S. \$.)	Coastal (₹)
1. Container having length upto 20 feet	8.30	340.00
2. Container having length over 20 feet but upto 40 feet	12.45	510.00
3. Container having length above 40 feet	16.60	680.00

2.4. Dwell time charges on containers.

Sl. No.	Description	Container having length upto 20 feet (Rate per day per U.S. \$.)	Container having length over 20 feet but upto 40 feet (Rate per day per U.S.\$.)	Container having length above 40 feet (Rate per day per U.S. \$.)
1.	<u>Import containers</u> First 3 days 4 th to 30 th day 31 st day onwards	Free 0.095 0.204	Free 0.190 0.408	Free 0.285 0.612
2.	<u>Export containers</u> First 5 days 6 th to 30 th day 31 st day onwards	Free 0.095 0.204	Free 0.190 0.408	Free 0.285 0.612
3.	<u>Transhipment containers</u> First 8 days 9 th to 30 th day 31 st day onwards	Free 0.095 0.204	Free 0.190 0.408	Free 0.285 0.612

2.5. Charges for supply of electricity to reefer containers

Particulars	Rate per container per 4 hours or part thereof					
	Upto 20" containers		Above 20' but upto 40' containers		Above 40' container	
	Foreign (₹)	Coastal (₹)	Foreign (₹)	Coastal (₹)	Foreign (₹)	Coastal (₹)
Charges for supply of electricity to reefer containers.	102.00	61.20	153.00	91.80	204.00	122.40

2.6. Charges for overside discharge of containers

Particulars	Per overside discharge of loaded container		Per overside discharge of empty container	
	Foreign (₹)	Coastal (₹)	Foreign (₹)	Coastal (₹)
1. Container having length upto 20 feet	340.00	204.00	47.60	28.55
2. Container having length over 20 feet but upto 40 feet	510.00	306.00	71.40	42.85
3. Container having length above 40 feet	680.00	408.00	95.20	57.10

Note: This charge shall be levied on steamer Agents/ Slot-hirers/ Ship owners

2.7. **Charges for cargo of Paradeep Phosphates Limited handled at the Fertilizer Berth-(I)**

- (1) A fixed charge of ₹ 30 lakhs (Thirty lakhs) per month irrespective of the quantum of cargo handled in 3 equal installments payable on 1st, 10th and 20th of each month.
- (2) A consolidated unit charge (Rupees per ton) which will vary with the annual throughput are follows:-

Sl.No.	Particulars	₹ per tonne
(a)	Upto 5 lakh tonnes	65.00
(b)	5 to 10 lakh tonnes	50.00
(c)	10 to 15 lakh tonnes	25.00
(d)	And above 15 lakh tonnes	25.00

- (3) In addition to the charges as mentioned at (1) and (2) above, the Paradeep Phosphates Limited will pay other charges namely, Pilotage and towage and port dues only as per the Scale of Rates and no other charges, like berth hire, warping, mooring charges.

2.8. **Charges for Cargo of Indian Farmers Fertilizers Co-operative handled at Fertilizer Berth II.**

- (1) Captive Berth charges of ₹ 4,69,35,000/- (Rupees four crore sixty nine lakhs thirty five thousand only) per annum shall be payable on monthly basis in advance @ ₹ 39,11,250/- per month irrespective of quantum of cargo handled. If the due date falls on Sunday or holiday, the payment will be made in the next working day.
- (2) Wharfage charges will be applicable on the following rates.

Sl.No.	Particulars	₹ per tonne (w.e.f. 1.4.2008)
(a)	Up to 5 lakh tonnes	86.52
(b)	5 to 10 lakh tonnes	73.21
(c)	10 to 15 lakh tonnes	53.24
(d)	And Above 15 lakh tonnes	33.28

There will be escalation @ 10% after every three years in the rates of wharfage at each slab as provided for in the agreement. Accordingly, the next escalation will be due on 01.04.2011. The berth hire charges will be reviewed and revised in the year 2011. The minimum guaranteed cargo is 2.50 million tons per annum. In case of any shortfall in minimum guarantee, IFFCO will pay wharfage for the full guaranteed cargo within the first month of the next financial year.

(3) In addition to the charges as mentioned at (1) and (2) above, IFFCO will pay other service charges namely, Pilotage and towage and port dues, etc. as per prevailing Scale of rates and as amended from time to time.

2.9. Charges for transshipped goods:

Category	Rate
Through cargo originally manifested at the Port of shipment landed on quay and reshipped OR Goods transshipped for Ports outside India OR Cargo manifested for local and subsequently amended at Paradip for transshipment OR Cargo of other Ports not shown for transshipment	2 times of wharfage as per Section 2.1 above

Note: - Intra-port transportation charges wherever applicable will have to be paid extra.

2.10. Free Storage period for levy of demurrage in transit accommodation.

SI.No.	Description	Free period.
1	Import	3 days from day of discharge
2.	Export	5 days from day of receipt in Port
	Rice Export	30 days from day of receipt in Port
3	Transshipment	10 days from the date of landing

Notes:

- (1). Free period prescribed above excludes customs notified holidays and ports non-working days.
- (2). Free period for containerized cargo shall commence from the day of de-stuffing.
- (3). In case of salvaged goods free period shall commence from the following the day of salvage.
- (4). For dangerous goods, free period is 24 hours.
- (5). For unclaimed/uncleared goods sold by auction, free period of 3 days shall count from day of auction.
- (6). Free time for gift cargoes consigned to all charitable organizations will be 30 days. This free time shall be allowed irrespective of the nature of carrier and type of packaging.
- (7). In case of excess landed cargo, demurrage will be charged after expiry of 3 days of notification of excess landing to the consignee.
- (8). In case of missing goods in transit shed due to congestion or otherwise, demurrage will be charged after 3 days from the date of location.
- (9). In case of hazardous containers, a premium to the extent of 25% on handling and storage charges shall be levied.
- (10). The dwell time for import containers shall commence from the day after the landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time the container enters the terminal.

2.11. Demurrage on goods left lying in the transit shed or in open transit space beyond the free period.

Period	Rate per MT per day or part thereof. (₹)	
	Import	Export
For the 1 st week	3.40	2.05
For the 2 nd week	10.20	4.75
For the 3 rd and subsequent weeks	17.00	10.20

Note: For rail users demurrage at the lowest rate shall be applicable for non-supply of wagons by Railways provided indents are maintained.

2.12. Demurrage on containerised cargo

- (1). No demurrage shall accrue on container or export/ import cargo for the period when the port is not in a position to deliver /make shipment of cargo or containers when requested by users.
- (2). On other hazardous goods demurrage shall be levied from the date of landing at double the rates specified in section 2.11. if not cleared in the next working day from the date of landing.
- (3). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case if their failure to take such action within the stipulated period, the storage charges on container shall be continued; to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffing within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Custom bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

2.13. Licence fee:

Sl no.	Category	Rate
1. (a).	Open stack-yard: Category-I (paved areas with siding)	₹ 1200 per month or part thereof for 100 sq. Meter or part thereof.

1. (b).	Category -II (Paved area without siding)	₹ 900/- per month or part thereof for 100 sq. Meter or part thereof
1. (c).	Category-III Unpaved area	₹ 600/- per month or part thereof for 100 sq. Meter or part thereof
2.	Covered Space	₹ 3,600/- per month or part thereof for 100 sq. Meter or part thereof.
3.	Quay Apron/ Concreted stack-yard/ Transit sheds (for non-shed cargoes)	₹ 2,000/- per month or part thereof for 100sq. Meter or part thereof.

Notes: - (1). For leases of less than one year, a surcharge of 10% on the rates mentioned will be levied.

(2). General conditions for allotment of covered and open spaces

(i). Licence for the use of storage shed, open spaces or other property for periods not exceeding eleven months at a time shall be covered by permits to be issued by the Port administration. Allotment for a period of 11 months will be without surcharge and allotment for periods less than eleven months will invite 10% surcharge. The licence can be renewed at the expiry of previous licence period. Each renewal of licence shall be treated as fresh licence. Applications for use of open spaces, staking-yards, sheds or other property shall be made in writing in the prescribed form to PPT and no goods shall be stored in any such place in the absence of such permission.

(ii). Applications for renewal of the permit under these rules for a further period shall be made within one week of the expiry of the permit. The granting of permit for a further period shall be at the discretion of the port.

(iii). Full rent/license fee shall be payable in advance for the area under licence. In case of renewal, license fee shall be payable within 7 days of the expiry of the previous licence. Failure to pay rent or comply with the conditions of licence may result in the cancellation of the licence and levy of penal rent as specified in Para- 2.1 (vii).

If cargoes are stored in areas not covered under the rules double the specified rent shall be charged from the allottee for the period from the date of storage till the vacation of the un-authorized occupation or regularisation of such occupation under valid permit.

(iv). Goods stored in the open spaces, stacking- yards, sheds or other places shall remain at the owner's risk and Port will be not responsible for any pilferage, theft, damage or loss.

(v). The locking of shed partially or wholly rented to the parties shall not be regarded as making the Port a bailee of the goods unless the Port has issued a special receipt for the same.

(vi). The space allotted cannot be sublet without the permission of the port.

(vii). The space allotted should be vacated on receipt of one-month notice.

(viii). The allotment of space shall be at the discretion of the port and it may refuse to allot space without assigning any reason.

(ix). The port shall have the right to resume possession of space, which is not occupied, or lying vacant after giving intimation to the party. In such case, proportionate reduction of rent shall be allowed. In case a plot is surrendered before expiry of the lease, proportionate rent for the plot will be recovered for the period of occupation.

- (x). All the Sheds / covered storage areas inside the prohibited area shall be under the control of Traffic Department for the purpose of storage of cargoes or for other than handling of cargoes.
- (xi). The license fee for plots/stack yards/covered space shall be recovered proportionately for the days of actual occupation in cases of first and last month of occupation/allotment.
- (xii). The decision of the port will be final with regard to classification of cargo as shed or non-shed cargo

2.14. Penal License fee:

In case imported coking coal, non-coking coal and all types of coke are not evacuated within 90 days of landing, the importers shall be liable to pay penal license fee as detailed below:

Sr.No.	Duration	Rate	Unit of levy
1.	Upto 90 days	Normal plot rent	On area occupied
2.	Beyond 90 days	Double the normal plot rent	On area occupied

Note: Wherever actual measurement is not possible for some reason or other, the area under occupation will be determined at the rate of 4 Metric Tonnes per square meter for coking coal and non-coking coal and at the rate of 2 Metric Tonnes per square meter for all types of coke.

2.15. A. Hire charges for cargo handling equipment:-

Sl. no.	Type of Equipment	For a shift of 8 hours (₹)
1.	Locomotive 700-1400hp	As per East Coast Railway rates.
2.	Mobile crane – (i) Between 10 MT and 20 MT (ii) Up to 35 MT (iii) Above 35 MT	1768 3400 10880
3.	Wharf crane: i) 13.2 MT ii) 20.0 MT	4760 12240
4.	Forklift trucks up to 3 MT	680
5.	Pay-loaders up to 4 Cum	5440
6.	Bulldozer above 350 HP	11900
7.	(A) Grab attachment for wharf crane upto 8 Cum. (B) Above 8 Cum. and upto 15 Cum.	408 1020

Notes:-

- (1). Minimum charges payable for the locomotive will be for a quarter shift i.e. 2 hours and multiples of it during a shift. The rate will be charged proportionately of the rate shown above for the full shift of 8 hours.
- (2). Minimum charges for use of cargo handling equipment will be on hourly basis. Total utilization period of equipment as reflected in the logbook will be the basis for calculation of charges for use of equipment.
- (3). Hire charges include cost of POL/Power and staff for handling of the equipment, but do not include cost of labour charges for loading/unloading or slinging/unslinging, which will be the responsibility of the hirer.

(4). Port will provide concessional rate for hiring of wharf crane for handling of break bulk cargo where individual item will be weighing 3 MT or less. The charges in case of such handling by wharf crane will be @ ₹ 3,400/- per shift. This concession will not apply in case of bulk cargo.

(5). Diesel Generator set up to 100 KW. is available. The hire charge for this is ₹ 1,020/- per month or part thereof.

(6). General conditions for hiring of cargo handling equipment

- (i). Requisition for the use of cargo handling equipment should be made out in the prescribed form and should be signed for by the authorised representative of the party requiring the cargo handling equipment. Such requisition shall be submitted giving a clear 24 hours advance notice except when the party is already working with the crane/equipment continuously.
- (ii). In case the lower capacity equipment requisitioned by trade is not available they will have the option to use the higher capacity equipment, but in such case, they will have to pay the charges as applicable for higher capacity equipment and no reduction will be allowed.
- (iii). Allotment of a suitable cargo handling equipment will be at the discretion of the port and ordinarily, these will be supplied, if the requisitions are received. But the port may withhold allotment, if the circumstances justify such action.
- (iv). Lifts must be placed in such a position either on vessels or on shore that the head of the jib can be swung vertically above the said lifts, which also must be cleared of all other cargo.
- (v). The port permits use of private equipment such as pay loaders, hydrants, mobile cranes, forklifts etc in cargo handling operations.
- (vi). The discharge/loading of the lifts from/into vessels will be performed under the direction of the Stevedores employed on the vessels. All other handling of lifts will be performed under the supervision of the Traffic Department subject to following all safety precautions.
- (vii). The hirer shall use the cranes hired only for the purpose for which it is hired.
- (viii). In case of any damage to the equipment hired out to the party or damage to the property of the Port Trust during the period of hire of the equipment, the cost of damages as assessed by the Port will be recovered from the hirer of the equipment.

B. Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:

(i). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	31.67	19.00
10500-11499	33.53	20.12
11500-12499	35.39	21.23
12500	37.26	22.35
12501-13500	39.12	23.47
13501 – 14500	40.99	24.59
14501 – 15500	42.85	25.71

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate is enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate is enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes is arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(II). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	73.62	44.17
6000	77.49	46.50
6001-7000	81.36	48.82

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate is enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Others

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	117.86	70.72
3750	124.06	74.44
3751-4750	130.26	78.16

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate is enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

Notes:

(i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hrs}$$

(ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

(iii). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.

(iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.

(v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.

(vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹ 1,00,000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.

(vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

2.16. Hire charges for floating craft.

SL No.	Name of the craft	Rate per hour or part thereof.	
		Foreign (U.S.\$)	Coastal (₹)
1.	Tug up to 40 Ton BP	For Shipping purpose	214.20
		For other purpose	321.30
2.	Launch	Up to 200 BHP	17.85
		Above 200 BHP	53.55
		1600 BHP Launch	140.10
		Non-Propelled barges	17.85
		Fender Barges	7.15
3.	Pollution control vessel	44.30	1089.30
4.	Oil reception barge	35.20	865.40
5.	Survey launch	—	4624.00
	Survey equipment	—	11730.00

Notes:- (1). Minimum charges for 2 hours shall be payable for hire of any of the above harbour crafts.

(2). General conditions for hiring of floating crafts:-

(i). The appliance would be hired out subject to the conditions and after executing an agreement in such form as may be prescribed by the Board from time to time.

(ii). The decision of the port as to the type of appliances / services required for specific operation shall be final.

(iii). In case the lower capacity craft if requisitioned by trade is not available they will be having option to use higher capacity craft but in such case, they will have to pay the charges as applicable for higher capacity equipment and no reduction will be allowed.

- (iv) The manning of the floating crafts hired out by Port Trust does not make it liable for the loss or damage to the goods etc. carried on them.
- (v) Damage, if any, to the floating craft and/or causality to the persons on floating craft will be the responsibility of the user. In case of replacement of such assets due to total damage return will be limited to the capital cost less amount recovered from insurance.
- (vi) 12 clear hours notice shall be given by the hirer for the cancellation of the requisition failing which hire charges will have to be paid as per prescribed rate.

CHAPTER – III

VESSEL RELATED CHARGES

3.1. Berth hire for non-crane berths

Sr. No.	Description	Rate per GT per hour or part there of.
1	Foreign going vessels	U.S. \$ 0.002375
2.	Coastal	₹ 0.058

3.2. Concession in berth hire

Sr. No.	Description	Concession
1.	Vessels berthed at moorings/anchorages	50%
2	Vessels double banking alongside the berth.	50%

Notes

- (1). Gross Tonnage (GT) is the cubic capacity of the whole ship (including engine room and crew space but excludes space above deck, cabins, deck shelters, chart house, etc.) as indicated in the vessel certificate of registry. Half a ton and more should be counted as one ton and less than half a ton ignored.
- (2). For a vessel carrying deck cargo, the deck cargo will be added to the GT of the vessel for determining the GT on which the charges are to be calculated.
- (3). For a vessel having dual tonnage, the higher tonnage will be taken into account towards calculation of vessel related charges.
- (4). (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (ii). There shall be penal berth hire equal to one days berth hire charge for a false signal.
- (iii). The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable weather conditions and tidal movements.

(5). The vessels which are at berth in the roadstead within the port water limits shall be charged @ 4.375 USD (for coastal vessels ₹ 107.57) per hour or part thereof. However, for the vessels anchoring at the roadstead waiting for the berth shall not have to pay the above charge. Besides, no roadstead charge shall be levied if the vessel waits for the following:

- (i) For want of cargo,
- (ii) If Shippers/Agents are not known,
- (iii) If the vessel waits at the roads after port clearance for any reason whatsoever.

(6). The berth hire charges for LASH barges shall be levied @ 0.875 USD per barge per hour or part thereof during the process of operations of loading or unloading of cargo. For the LASH barges lying inside the port waters, the charges shall be levied @ 0.21875 USD per hour/ barge. The counting of period will be in the same manner as is detailed out for levying of berth hire charges of the vessels.

(7). For mechanized trawlers of 50 feet LOA and less a charge of ₹ 472.50 will be levied per month or part thereof. For catamarans fishing boats, consolidated charge will be ₹ 5.25 per day or ₹ 105.00 per month.

(8). After completion of discharge or loading, if the vessels assignment is changed, separate berth hire will be charged for the same day.

(9). The charges for trunk –calls, damages to instruments shall be payable extra as per actual.

(10). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at the berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.

(11). Priority and Ousting Priority charges:-

(i). **PRIORITY BERTHING:**
For providing 'priority' berthing to any vessel, Paradip Port Trust shall collect fee equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, which is higher. For example, if the berth hire charges are ₹ 10,000/- per day, then a minimum fee of ₹ 10,000/- or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth i.e. @ ₹ 7,500/- per day, whichever is higher shall be charged.

(ii). **OUSTING PRIORITY:-**
For providing 'Ousting priority' to any vessel, the port shall collect a fee equivalent to berth hire charges for a single day or 100% of the berth hire charges calculated for the actual period of stay at the berth, whichever is higher. For example, if the berth hire charges are ₹ 10,000/- per day then a minimum fee of ₹ 10,000/- or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth i.e. @ ₹ 10,000/- per day, which is higher shall be charged. In addition, for providing 'Ousting Priority' to any vessel, this port shall collect the charges for 'shifting in' and 'shifting out' of the vessel.

(iii). The fee for according 'Priority'/Ousting priority' as indicated above shall be charged from all the vessels irrespective of the fact whether the 'Priority' /'Ousting Priority' is accorded by the Central Government or the Port Trust under their own regulation, except the following categories.

- (a) Vessels carrying cargo on accounts of Ministry of Defence.
- (b) Defence vessels coming on goodwill visit.
- (c) Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
- (d) Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

(12) Vessels should be ready for sailing in all respects within two hours of completion of the cargo work. Information regarding the time of the vessel's readiness to sail is to be communicated to port signal station over VHF and hoisting of "1G" flag at least one hour in advance. Vessels which are not ready to sail after two hours of completion of cargo work are liable to pay penal berth hire charges at the rate of 105 USD [for coastal vessels ₹ 2,582/-] per hour or part thereof in addition to the rates specified in the berth hire schedules. The duration for which penal berth hire is to be charged will be calculated from the time of expiry of two hours from completion of cargo work to the time the vessel is ready for sailing.

(13) Penal berth hire charge at the rate of 105 USD [for coastal vessels ₹ 2,582/-] will be applicable to vessels which continue to occupy the berth for more than two hours after expiry of the four hours notice period given by the Paradip Port Trust or officials authorised by it to the vessels to vacate the berths for operational reasons."

3.3. Port Dues

1	Foreign going vessels (per GRT per entry)	U.S.\$ 0.242
2	Coastal (Vessels per GRT per entry)	₹ 5.950

Concession in Port Dues shall be extended to the following vessels:

Sl.No.	Description	Concession
1	Vessel entering Port in ballast but not carrying passengers	25%
2	Vessel entering Port but not carrying Cargo or passengers	50%
3	Vessel entering the Port and taking in only provisions, water, bunker coal or liquid fuel for their own consumption shall be charged Port dues at half rates.	50%
4	(1) Any pleasure yacht. (2) Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage. (3) Any vessel belonging to or in the service of Central Government, or State Government (4) Any vessel having the Port limits due to cyclone threat and re-enter. (5) Vessels of war flying white ensign and blue ensign belonging to or in service of Republic of India. (6) Vessel entering in ballast or with cargo / Passengers but leaving port within 48 hours without discharging or taking passengers/ cargo. (7) Vessels discharging or shipping crew and leaving port within 48 hours, pilot over carried due to bad weather to be treated as crew member.	100%

Notes: (1). Port Dues of a vessel will be assessed on her total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.

(2). A vessel landing a passenger at the port without anchoring and proceeding on her voyage is liable to pay port dues.

(3). A vessel proceeding from an Indian Port (say Calcutta) to a foreign Port and calling at another Indian Port (say Paradip) enroute to take in cargo for a foreign port, should at Paradip be treated as a foreign vessel for the purpose of the port dues.

(4). A LASH Vessel making a "Second Call" to pickup empty LASH Barge shall be treated as a vessel entering a port but not discharging or taking any Cargo or passenger there in as described in section 50 B of the Major Port Trust Act, 1963 and shall not be charged any port dues.

(5) For Oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remark" column of its international tonnage certificate will be taken to be its gross tones.

3.4. Pilotage and towage:

Sl.No.	Slabs	Rate per GRT	
		Foreign US \$	Coastal ₹
1	Up to 30,000 GT	0.509	12.52
2	30,001 to 60,000 GT	0.407	10.01
3	Above 60,000 GT	0.356	8.76

Notes

- (1) Above rates are for one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for port convenience.
- (2) For cold movement of vessel, Pilotage and towage charges will be 25 % extra of the rates shown in the above schedule.
- (3) When a vessel is shifted or removed for her own convenience, or for the convenience of another vessel, the vessel for whose convenience the shifting takes place shall pay Pilotage and towage fee as per 50 % of the above schedule.
- (4) Pilot's Cancellation/detention fee:
 - (i) In case a vessel is not ready for sailing as per time fixed in the DTR meeting/ Marine signal sent to the vessel, she must inform the Port Signal Station over VHF at least 2 hours before the schedule time for cancellation of pilot. A vessel not able to cancel pilot booking at least 2 hours before the schedule time shall be liable to pay 105 USD (for coastal vessels ₹ 2582.00) as cancellation charge.
 - (ii) If the vessel is not able to move within 30 minutes of the Pilot boarding it for the purpose of Pilotage, it shall be liable to pay an extra charge @ 105 USD (for coastal vessel ₹ 2582.00) per hour or part thereof beyond 30 minutes till it moves.
 - (iii) If the movement of the vessel is cancelled after the Pilot has boarded it, a cancellation charge of 210 USD (for coastal vessels ₹ 5164.00) shall be levied.
 - (iv) If an outward bound vessel carries away a Pilot outside the Port limits due to bad weather, a compensation at the rate of 315 USD (for coastal vessels ₹ 7746.00) per day or part shall be payable by the Master of the vessel till the Pilot reports back for duty at the Port. In addition, the boarding and lodging expenses of the Pilot on board the ship and the cost of sending him back to the port shall also be payable by the Master of the vessel.
 - (v) If a Pilot is detained in the pilot launch for more than half an hour before boarding the vessel an extra charge @ 105 USD [for coastal vessels ₹ 2582.00] per hour or part thereof beyond 30 minutes till the pilot boards the vessel will be charged.
- (5) For towing of LASH barges, the tug hire charges will be recovered @ 157.50 USD per hour per tug.
- (6) A charge of 528.00 USD (for coastal vessels ₹ 12,910.00) shall be levied for warping of vessels for their convenience, if the warping is required for convenience of another vessel, the charges shall be payable by the vessel for whose convenience the warping is done. No charges will be levied if warping is done for Port convenience.
- (7) In case a request is made for Fixing/Removal of Yokohama Fender from any berth, a charge of 315.00 USD (for coastal vessel ₹ 7746.00) will be recovered from the respective vessels or importers/exporters i.e. whosoever makes the request. This charge will also be applicable for providing Yokohama Fenders for double banking operations.

(8). A charge of 420.00 USD (for coastal vessels ₹ 10,328.00) shall be levied on the vessel whose movement was planned for a Sunday/Holiday, but did not take place, due to various reasons attributed to the vessel, like non-arrival/late arrival of the vessel, non-completion of cargo /work etc.

(9). No shifting charges shall be levied when shifting of a vessel is done for port convenience. Shifting of vessels for Port convenience is defined to mean the following:

- (i). If a working cargo vessel is required to be shifted to another berth so as to enable berthing or sailing of another vessel at the same berth or any other berth in the Dock in view of restriction of LOA, beam, draft, etc., such shifting shall be considered as shifting for Port convenience.
- (ii). If a working cargo vessel is required to be shifted from one berth to another berth due to non-availability of storage space of import or export cargo requiring covered accommodation, such shifting shall be considered as shifting for Port convenience.
- (iii). Whenever a vessel is required to be shifted from the cargo berth to the gantry berth for the convenience of container loading/ unloading, such shifting will be treated as shifting for Port convenience provided the agents of the vessel have made specific request to that effect in their berthing application.
- (iv). Whenever a vessel is required to be shifted from one berth to another berth via stream so as to accommodate another vessel or the same vessel in view of the restriction of LOA, beam, draft, etc., such shifting shall be treated for Port convenience.
- (v). Whenever a vessel is shifted to accommodate another ousting priority vessel, such shifting shall be treated for Port convenience.
- (vi). Whenever vessels are required to be shifted from deep draft anchorage to lesser draft anchorage in order to accommodate vessel of higher draft, such shifting shall be treated for Port convenience.
- (vii). Whenever vessels working cargo at berth/mooring/jetty are required to be shifted for undertaking hydrographic survey, dredging, repairs to berths, or for maintenance and such other similar works such shifting shall be treated for Port convenience.
- (viii). If a vessel is shifted due to mal-functioning of port equipment, clearance of berth, etc. it will be considered as shifting for Port convenience.

3.5. Charges for Single Buoy Mooring (SBM)

Sr.No.	Description	Rate per G.R.T.	
		Foreign US\$	Coastal ₹
a	Berth Hire: [per hour]	0.00060	0.20
b	Pilotage [per entry subject to minimum of 5775 USD / ₹ 2.5 lakhs.]	0.260	8.00
c	Tug Hire charges [per hour]	1500	24,375
d	Port dues per entry	0.242	7.85
e	Pilot Attendance per hour	40	1350

Note

For calculation of Tug hire charges, the time is to be reckoned from berthing to un-berthing.

CHAPTER IV

MISCELLANEOUS CHARGES:4.1 Charges for water supply to shipping:

Item	Rate per M.T. or part thereof	
	Foreign	Coastal
1. Direct water supply at Berth	4 USD subject to a minimum of 60 USD	₹ 98.35 subject to a minimum of ₹ 1475.00
2. Supply by barges		
(i) At mooring wharf/jetty	8 USD subject to a minimum of 320 USD	₹ 196.70 subject to a minimum of ₹ 7868.00
(ii) At anchorage (Roads)	18.90 USD Subject to a minimum of 1575 USD	₹ 464.71 subject to a minimum of ₹ 38726.00

Notes:

- (1) A cancellation fee of 21 USD (for coastal vessels ₹ 516.05) shall be charged when a water barge is ordered but cancelled prior to placement of barge. After placement of barge, cancellation fee of 315 USD (for coastal vessels ₹ 7746.00) shall be charged.
- (2) The entire quantity of water supplied per call per requisition to individual vessels shall be treated as one supply for the purpose of levy of minimum charges if applicable. In the event of failure of Port Trust to supply or suspend supply on account of breakdown, etc. the actual quantity supplied shall be taken into account for recovery of the charges.

4.2. Weighment charges for use of weigh bridge/weigh scales:

Sl.No.	Description	Rate
1.	Weighbridge charges for iron-ore/chrome ore/ other ores.	₹ 2.00 per ton subject to a minimum of ₹ 20 per consignment
2.	Weigh bridge charges for other commodities.	₹ 3.00 per ton subject to a minimum of ₹ 30 per consignment.
3.	Charges for weighment in the warehouse / transit shed.	₹ 2.00 per ton subject to a minimum of ₹ 10 per consignment

Note: The party concerned shall supply attendant labour.

4.3. Weighment charges for Cargo weighed at private Weighbridge inside the prohibited area.

The private weigh bridge operators shall collect the weighment charges as per the rates prescribed at clause 4.2 above and share the following with PPT:

Sl. no.	Description	Rate
1.	Weighment of installers' own cargo	Re. 0.30 per MT
2.	Weighment of cargo of other users	Re. 1.00 per MT

Notes:

- (1). Consignment means the total quantity to be weighed for shipment/despatch in relation to a vessel.
- (2). A fraction of a tonne shall be rounded off to next higher tonnage.

4.4. Fees for supply of certificate/certified copies of documents/ledger a/c copies/statistics:

₹ 20 per page universal size.

4.5. Supply of skilled personnel for marine operations:

A fee of 2 USD (for coastal vessel ₹ 49.18) per person per hour or part thereof subject to a minimum of 2 hours will be charged for supply of skilled person for any type of mooring and unmooring or any marine operation.

4.6. Salvage charges:

Salvage charges will be levied @20% ad-valorem on the value of the salvaged goods. In the case goods liable to be damaged by water, the above percentage shall be recovered on the original value of the goods as accepted by the Customs.

4.7. Landing charges for Helicopters

₹ 4000.00 per one landing and take off. The rate is leviable in respect of use of helipad for landing of helicopters belonging to State Government, Public Sector Undertakings and private users. However, helicopters carrying passengers declared as Port guests may be exempted from such charges.

4.8. Charges for supply of on board labour to Stevedores

100% on wages on labour supplied to stevedores for handling all types of cargoes.
